

UN EXEMPLE DE "SOCIALISME JURIDIQUE"
en matière de
RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSES

L'Article 1384 et les Accidents d'Automobiles

ESSAI DE CRITIQUE JURISPRUDENTIELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*Soutenue publiquement à la Faculté de Droit de Paris
le Lundi 3 Juin 1929, à 2 heures.*

PAR

JEAN TAUZIN

DIPLOMÉ DE L'INSTITUT DE CRIMINOLOGIE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

JURY D'EXAMEN

MM. BARTIN, Professeur, Président de Thèse.

PIÉDELIÈVRE, Professeur, Suffragant.

RIPERT, Professeur, Suffragant.

ASSOCIATION DES ÉTUDIANTS DE DOCTORAT

18, Rue Darcet, PARIS

1929

UN EXEMPLE DE “ SOCIALISME JURIDIQUE ”
en matière de
RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSES
L'Article 1384 et les Accidents d'Automobiles

UN EXEMPLE DE "SOCIALISME JURIDIQUE"
en matière de
RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSES

L'Article 1384 et les Accidents d'Automobiles

ESSAI DE CRITIQUE JURISPRUDENTIELLE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*Soutenue publiquement à la Faculté de Droit de Paris
le Lundi 3 Juin 1929, à 2 heures.*

PAR

JEAN TAUZIN

DIPLOMÉ DE L'INSTITUT DE CRIMINOLOGIE

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

JURY D'EXAMEN

MM. BARTIN, Professeur, Président de Thèse.
PIÉDELIÈVRE, Professeur, Suffragant.
RIPERT, Professeur, Suffragant.

ASSOCIATION DES ÉTUDIANTS DE DOCTORAT

18, Rue Darcet, PARIS

1929

**La Faculté n'entend donner aucune approbation ni im-
probation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions
doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.**



A MA MÈRE
femme de cœur

A MON PÈRE
homme de bien

Au seuil de cet ouvrage, nous avons à cœur d'apporter à notre Maître, Monsieur le Professeur BARTIN, l'hommage de notre profonde reconnaissance pour la formation que nous devons à son haut enseignement critique et l'honneur qu'il nous a fait en acceptant de bien vouloir présider cette thèse.

« En résumé, puisqu'il est admis qu'il y a une élaboration extra législative du droit à laquelle collaborent des facteurs divers, jurisprudence, doctrine, coutume, etc... la tactique que recommande le néo-socialisme consiste à s'insérer, si l'on peut dire, dans le mouvement, à en prendre la direction pour imprégner ce mouvement d'un esprit socialiste, pour l'orienter dans le sens des revendications socialistes ».

(J. HITIER), Le Socialisme juridique
(Rev. d'Econ. politique, 1906).

« M. RAMSAY MAC DONALD, le leader travailliste anglais, a fait hier sa première Conférence dans les locaux de la Cour de Cassation. »

(Les journaux du 11 décembre 1928).

Simple rapprochement.

Les références aux décisions de Jurisprudence s'arrêtent au
1^{er} janvier 1929.

INTRODUCTION

Ce n'est pas un des moindres étonnements que suscite l'étude de la jurisprudence que de voir la Cour de Cassation appliquer à l'automobile un texte écrit au lendemain du siècle du carrosse et des chaises à porteur.

Et cet étonnement se double d'inquiétude lorsque cette même jurisprudence prétend un siècle plus tard découvrir dans ce texte l'annonce d'un principe susceptible de bouleverser toutes les notions acquises en matière de responsabilité civile.

La question de la responsabilité du fait des choses (art. 1384 alinéa I *in fine*) n'est pas nouvelle. Elle a fait l'objet d'une très nombreuse littérature. Ce sont, d'une part, de courtes études ne dépassant pas la longueur d'un article et généralement destinées à des revues juridiques ou à des recueils de jurisprudence; d'autre part, des thèses et ouvrages divers sur la responsabilité civile en général, dans lesquels l'évolution jurisprudentielle qui nous intéresse a déjà été signalée, mais sans que, dans les unes comme dans les autres de ces études, l'on ait à notre sens fait suffisamment ressortir l'énormité des propositions actuellement formulées.

Sans doute, quelques protestations de principe se sont élevées, mais leurs auteurs ont été rapidement débordés par le courant et les quelques voix timides qui s'étaient élevées se sont tues, considérant la cause comme entendue.

Il nous a paru bon, au moment où les derniers défenseurs de la théorie traditionnelle relative à l'article 1384 semblaient mettre bas les armes, de broser une fresque d'ensemble sur

cette question délicate dans l'espoir que peut être, tout n'aurait pas été dit en la matière.

Et puis, faut-il absolument désespérer de la Cour de Cassation ! Nous ne le croyons pas et l'histoire de sa jurisprudence nous apprend qu'il faut compter avec de subits revirements souvent bien inattendus.

Pour mettre au point notre ouvrage que nous avons volontairement sous-intitulé : « *Essai de Critique jurisprudentielle* », nous avons, sauf dans la troisième partie, usé abondamment de l'ordre chronologique qui en permettant de suivre pas à pas l'évolution de la jurisprudence, montre la lente pénétration du droit écrit par les théories nouvelles qui le déforment.

En outre, nous avons réservé une place d'honneur à l'automobile, d'abord parce que, elle joue dans l'activité humaine un rôle de plus en plus marqué et ensuite, parce que c'est à son sujet que les théories critiquées ont pris corps et se sont développées jusqu'à leurs plus extrêmes conséquences.

Ces conséquences elles-mêmes, il nous a paru bon de leur réserver une place spéciale, car ce sont elles qui nous permettent de conclure.

Ces réflexions nous amènent à suivre le plan suivant :

Nous étudierons d'abord les déformations successives qui ont été apportées au sens de l'article 1384, alinéa premier *in fine*.

Dans une deuxième Partie, nous étudierons l'application faite de ce texte aux automobiles conduites et ici encore, nous ferons ressortir les nouvelles entorses faites à la lettre et à l'esprit du texte.

Enfin, dans une troisième Partie, nous nous préoccupons d'examiner quelques conséquences de l'état de droit ainsi créé, spécialement pour les accidents d'automobiles et plus

généralement dans la vaste matière de la responsabilité du fait des choses.

Il nous restera ensuite à conclure brièvement par un vœu qui nous fera peut-être traiter de réacteur, mais nous pensons avec les médecins que « réagir » c'est aller vers la santé.

PREMIÈRE PARTIE

La Jurisprudence découvre l'article 1384 alinéa I *in fine*

CHAPITRE PREMIER

RAPPEL DES PRINCIPES. — LA FAUTE

La responsabilité civile est réglementée en droit français dans les articles 1382 et suivants du Code civil.

Le principe général est posé par l'article 1382 aux termes duquel « Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer ». Le fondement moral de cet article est que nul ne peut nuire à autrui (*neminem lædere*).

Les conditions d'application de l'article 1382 prêtent aux observations suivantes :

1. Un fait de l'homme est nécessaire. Par fait, il faut entendre tout acte engendré par une volonté libre.

2. Ce fait doit être d'une nature particulière. C'est le fait fautif.

Plusieurs définitions ont été données de la faute (1). Elle

(1) « Par faute, on entend parfois une atteinte à un droit et la conscience de cette atteinte par son auteur ». DEMOGUE: *Traité des Obligations en général*, tome III, page 367.

consiste essentiellement selon la définition de M. PLANIOL ⁽²⁾ en un *manquement à une obligation légale préexistante*. Cette obligation, c'est, vue du dehors, celle de ne léser personne; vue du dedans, celle de se conduire en « *diligentissimus pater familias* ».

3. Il importe peu que cette faute soit intentionnelle (art. 1382) ou non. Dans ce dernier cas, elle peut être le résultat d'une négligence ou d'une imprudence (art. 1383).

4. La faute présuppose une volonté libre. C'est ainsi que l'insensé n'est pas responsable des faits par lui accomplis pendant l'état de démence ⁽³⁾.

5. La faute la plus légère est génératrice de responsabilité ⁽⁴⁾.

6. Le fait fautif cause d'un dommage engendre l'obligation de réparer l'intégralité du préjudice subi.

A ces principes, il faut ajouter ceux qui régissent la matière de la preuve :

Aux termes de l'article 1315 du Code civil, celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver.

Les interprètes des arrêts sont unanimes à admettre que le

« La responsabilité basée sur la faute reste la règle ». DUGUIT: *Les transformations du Droit privé depuis le Code Napoléon*, 140 et suivants.

Cf. RIPERT: *La règle morale dans les obligations civiles*, 210.

BETTREMEUX: *Essais historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile*, 105 et suivants.

« L'idée de faute est le principe moral qui domine le droit civil tout entier ».

(IHERING: *La faute en droit privé*, 23.)

(2) Cf. *Etude sur la responsabilité civile*; *Rev. Crit.*, 1905, page 277.

(3) Ainsi jugé pour une femme en état de folie qui avait jeté du vitriol à la figure de quelqu'un: ni elle ni son mari ne furent déclarés responsables. (Cass., 21 oct. 1901 — D. 1901-1-524 — S. 1902-1-32.)

Cf. Plus récemment, le cas d'un insensé qui blesse un tiers à coups de revolver: Tribunal civ. de Lyon, 16 janvier 1926; *La Loi*, 21 avril 1926, et Cour de Lyon, 6 janvier 1928. (*Mon. Jud.*, Lyon, 17 août 1928.)

(4) *In lege Aquilia et culpa levissima venit*. (L. 44, D.-Ad. legem Aquiliam IX, 3.)

principe de l'article 1315 bien que figurant au titre « Des contrats et obligations » est applicable aux obligations non conventionnelles et notamment à la matière des délits et des quasi-délits.

La charge de la preuve en matière de responsabilité civile incombe donc au demandeur et ce système a pu parfois paraître rigoureux en raison de la difficulté qu'il peut y avoir à prouver la faute, mais il ne faut pas oublier que s'agissant non d'un fait juridique mais d'un fait pur et simple, tous les moyens de preuve sont admis et notamment la preuve testimoniale, les indices et les présomptions (art. 1349 à 1353 du Code civil). Or, l'article 1353 donne le moyen de contenter les esprits les plus scrupuleux puisque les présomptions qui ne sont point établies par la Loi sont abandonnées aux lumières et à la prudence des magistrats.

D'ailleurs, pour certains cas qui ne sont que des applications des articles de principe, 1382 et 1383, le législateur facilite la tâche du demandeur et par là même celle du juge en créant une présomption de faute. Il suffit alors d'établir les faits constituant la base sur laquelle repose la dite présomption.

Ainsi, le législateur édicte une telle présomption à l'égard des parents en vue de la réparation des dommages causés par leurs enfants mineurs habitant avec eux (1384, alinéa 2); à l'égard des maîtres et commettants pour le dommage causé par leurs domestiques et préposés (art. 1384, al. 3); à l'égard des instituteurs et artisans pour le dommage causé par leurs élèves et apprentis (art. 1384, al. 4).

De même, le législateur rend l'usager d'un animal responsable du dommage causé par cet animal (art. 1385) et le propriétaire d'un bâtiment responsable du dommage causé par sa ruine lorsqu'elle est la conséquence d'un défaut d'entretien ou d'un vice de construction. (art. 1386.)

Si l'on analyse ces diverses applications du principe posé par l'article 1382, on constate que la faute présumée consiste presque dans tous les cas dans un défaut de surveillance, (responsabilité des parents, des instituteurs et artisans, du propriétaire ou de celui qui se sert de l'animal et du propriétaire du bâtiment au cas où sa ruine est causée par le défaut d'entretien).

La faute consiste aussi quelquefois dans un défaut de choix ou dans une confiance inconsidérée tel que dans les cas de responsabilité des maîtres et commettants (1) et dans le cas de responsabilité du propriétaire du bâtiment si la ruine est causée par vice de construction, un vice de construction pouvant se ramener à une faute imputable au propriétaire, ce dernier devant répondre du constructeur qu'il a librement choisi (2).

Mais bien qu'englobant de très nombreux cas de responsabilité, les textes du code civil sont apparus insuffisants à certains esprits en raison de la difficulté à prouver la faute dans des cas où la loi n'édicte pas de présomptions. C'est ce qui explique le mouvement doctrinal et jurisprudentiel qui a cherché à étendre les cas de présomptions légales en donnant notamment une interprétation inattendue à l'alinéa premier *in fine* de l'article 1384 sur la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde.

(1) On a essayé récemment de justifier la responsabilité des fautes du personnel par l'idée d'entreprise. C'est là une notion complètement étrangère aux rédacteurs du Code Civil.

(2) Note s. Cass., 19 juillet 1870 au Sirey 71-1-9, que M. ESMEIN dit être de LABBE et Sirey 97.1.19.

CHAPITRE II

L'ARTICLE 1384, ALINÉA I *in fine*. SIMPLE DISPOSITION DE RENVOI

L'article 1384, alinéa I, s'exprime ainsi :

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou *des choses que l'on a sous sa garde* ».

C'est ce dernier membre de phrase « on est responsable du dommage causé par le fait des choses que l'on a sous sa garde » qui va retenir notre attention.

Nous verrons, au cours de nos développements, qu'on a voulu y voir une disposition originale qui établirait une responsabilité du fait des choses inanimées et que certains même ont cru y découvrir le principe d'une responsabilité purement objective ou une application de la notion du risque créé, théories d'ailleurs voisines et qui ont ceci de commun qu'elles se passent toutes deux de la notion subjective de faute.

Cette opinion selon laquelle l'article 1384, alinéa 1^{er} *in fine* serait une disposition originale, opinion que nous verrons soutenue par des interprètes considérables, nous nous proposons de la réfuter par une exégèse serrée des textes relatifs à la responsabilité civile.

L'étude des précédents historiques nous montrera que notre ancien droit s'est lentement dépouillé des théories primitives de la responsabilité objective connues par le droit romain; et les travaux préparatoires nous assureront que le législateur

de 1804 a entendu avoir recours uniquement à la notion de responsabilité subjective, et n'a en aucune façon édicté un principe général de responsabilité du fait des choses.

Enfin, l'analyse des textes et surtout du membre de phrase incriminé nous permettra sans doute de conclure que la responsabilité du fait des choses gardées n'est qu'une simple disposition de renvoi à l'article suivant 1385 qui traite de la responsabilité du fait des animaux.

SECTION I

Les précédents historiques

Le droit primitif connaissait déjà une notion selon laquelle la réparation du préjudice subi était plutôt due par la propriété que par l'homme (1) :

L'homme doit prélever sur la valeur de la chose et les profits qu'il en a retirés de quoi indemniser les tiers à qui la chose a nuï. C'est là une idée consacrée par l'ancien droit romain. Il en résultait deux conséquences : tout d'abord l'action en réparation est dirigée non contre le propriétaire au moment de l'accident, mais contre le propriétaire au moment de la poursuite (2); d'autre part, le défendeur à l'action en dommages-intérêts échappe à toute condamnation en abandonnant la chose et en cessant ainsi d'en être propriétaire (abandon noxal) (3).

S'inspirant d'un principe d'équité, le prêteur réagit sur un point. Il enleva à l'auteur du dommage le droit de se soustraire à la condamnation par l'abandon de la chose (4).

(1) Note au Sirey, 1871.1.9 (LABBÉ).

(2) Inst. Just., L. 4, titre 8, page 5.
Inst. Gaius, Commentaire 4, § 77.

(3) Inst. Gaius, Comm. 4, § 75.

Inst. Just. L. 4, titre 8, pr. et titre 9 pr.

(4) Inst. Just., L. 4, titre 9, § 1. (L.L. 7 et 9, Dig. de *Damo infecto*, 39-2.)

C'était là un système simpliste analogue à certaines conceptions modernes de la responsabilité objective et du risque créé qui attribuent la responsabilité à la qualité de propriétaire.

Ce système, aux termes duquel la réparation du dommage est une charge de la propriété ne fut pas maintenu dans notre ancien droit.

Le droit coutumier en effet réagit contre ces tendances et se contente de faire dériver une obligation de toute faute qui avait causé un dommage à autrui, que cette faute consistât en un crime, en un délit, en un quasi-délit ou en une simple faute.

Notre ancien droit ne connaît plus l'abandon noxal. Il n'est que deux hypothèses où le propriétaire est tenu par une obligation quasi-délictuelle de réparer le préjudice causé par la chose :

Responsabilité du propriétaire du bâtiment qui par sa chute totale ou partielle a blessé quelqu'un et du maître d'un animal qui a causé un dommage (1).

POTHIER n'envisage aucun de ces cas dans son *Traité des Obligations*

L'ancienne jurisprudence concevait d'ailleurs largement la chute du bâtiment (chute d'une tuile, d'une corniche, d'un entablement). A cela se bornait cete extension. Il est vrai que BOURJON (2) déclare : « Voilà le principe général fondé sur ce qu'on doit entretenir et jouir de son bien de façon qu'il ne nuise pas aux autres » ; mais il n'y a là qu'une considération d'ordre général et l'auteur ne cesse de donner comme fondement juridique de l'obligation, la faute du propriétaire : « La

(1) BOURJON: *Le Droit commun de la France et la Coutume de Paris*, L. 6, titre 2, ch. 6 et 7.

DOMAT: *Lois civiles*, t. 8, sections 2, 3 et 4, § I.

(2) BOURJON: *Op. cit.*, tome II, page 502.

sûreté physique, dit-il, oblige de punir *le défaut de prévoyance* » et plus loin : « Cette action aurait lieu quand le dommage serait arrivé par la chute d'une seule tuile. Si cela est malheureux pour le propriétaire, il serait encore plus malheureux de rendre la *faute tout légère qu'elle est* impunie lorsque par un *juste soin*, le propriétaire de la maison pouvait prévoir cet accident ». Et encore (1) à propos du dommage causé par les animaux : « Voici une autre action que le *défaut de prévoyance* fait naître ».

Défaut de prévoyance, faute si légère soit-elle, mais faute nécessaire, voilà évidemment toute le fondement de la responsabilité civile. telle qu'elle est conçue à la veille de la rédaction du Code civil.

La notion de responsabilité objective avait alors complètement disparu et les rédacteurs du Code allaient user de la notion maintenant acquise de responsabilité morale.

SECTION II

Les Travaux préparatoires

Si les travaux préparatoires n'ont qu'une valeur relative à notre époque où la discussion violente et les débats passionnés du Parlement empêchent de suivre une discussion véritablement saine et logique, il n'en est pas de même des travaux préparatoires du Code civil auxquels il y a lieu de se reporter en toute sécurité lorsqu'il s'agit d'interpréter un article du Code.

Les discussions relatives aux délits et quasi-délits nous apportent relativement à cette matière de véritables certitudes.

Elles établissent notamment que dans l'esprit du législateur

(1) BOURJON, op. cit., tome II, page 504.

de 1804, l'article 1384, alinéa 1^{er} *in fine* n'est qu'une simple disposition de renvoi (1).

Pour comprendre clairement la pensée des rédacteurs du code civil, il est bon de rappeler le texte du projet tel qu'il fut présenté par BIGOT-PREAMENEU, le 24 novembre 1803 (2) :

« Des engagements qui se forment sans convention.
Des délits et quasi-délits :

Article 15. — Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Art. 16. — Si d'une maison habitée par plusieurs personnes, il est jeté sur un passant de l'eau ou quelque chose qui cause un dommage, ceux qui habitent l'appartement d'où on l'a jeté sont tous solidairement responsables à moins que celui qui a jeté en soit cause, auquel cas il doit seul la réparation du dommage.

Art. 17. — Les hôtes qui n'habitent qu'en passant dans la maison d'où la chose a été jetée ne sont pas tenus du dommage à moins qu'il ne soit prouvé que ce sont eux qui ont jeté, mais celui qui les loge en est tenu.

Art. 18. — On est responsable du dommage que l'on a causé, non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence.

Art. 19. — On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre ou des choses *que l'on a sous sa garde*.

(1) Dans sa note au Sirey s. Cass., 25 mars 1908 (S.: 10.1.17), M. ESMEIN signale la brochure d'un avocat belge, M. TART, intitulée: « *Dommages causés par les objets inanimés* ». L'auteur déjà cherchait à démontrer le défaut de valeur propre du membre d'article qui nous intéresse.

(2) Procès-verbal de la séance du 2 frimaire an XII, FENET, *Travaux préparatoires du Code civil*, tome XIII, page 452.

« Le père et la mère, après le décès du mari, sont responsables du dommage causé par leurs enfants mineurs habitant avec eux;

« Les maîtres et les commettants du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont préposés;

« Les instituteurs et les artisans du dommage causé par leurs élèves et apprentis pendant le temps qu'ils sont sous leur surveillance.

« La responsabilité ci-dessus a lieu, à moins que les pères et mères, maîtres et commettants ne prouvent qu'ils n'ont pu empêcher le fait qui donne lieu à cette responsabilité.

« Le propriétaire d'un animal ou celui qui s'en sert pendant qu'il est à son usage, est responsable du dommage que l'animal a causé, soit que l'animal fût sous sa garde, ou qu'il fût égaré ou échappé ».

Art. 20. — Le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage qu'il a causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par une suite de défaut d'entretien, ou par le vice de sa construction. »

L'examen de ces textes et leur comparaison avec les textes actuels suggèrent plusieurs observations :

Première observation : L'article 1384, alinéa 1^{er}, *in fine* apparaît bien comme une disposition de renvoi. En effet, dans le projet, l'article 19 prévoyait en un seul article les dégâts causés soit par les personnes dont on doit répondre, soit par les animaux que l'on a sous sa garde.

La seule chose susceptible de faire, c'est-à-dire supposant un être animé, seul capable de faire, est en effet l'animal et dès lors, l'article est parfaitement logique. Après le principe, vient le cas des personnes dont on doit répondre et dans le même article, dernier alinéa, le cas des choses dont on doit répondre, c'est-à-dire les animaux et dans quelles circonstances.

Deuxième observation. — L'article 1384, alinéa I *in fine* n'est pas une disposition indépendante, édictant un principe nouveau.

En effet, les articles 16 et 17 supprimés dans la suite nous éclairent du moins sur l'intention des législateurs. S'ils avaient édicté une responsabilité spéciale du fait des choses, les articles 16 et 17 n'auraient été que des applications de cet article et auraient trouvé place normalement après l'article 19. Or, ces deux articles ne sont considérés que comme des exemples du principe, puisque lors de la discussion, M. Mior déclare : « Que l'énonciation du principe suffit et que les exemples doivent être retranchés ».

C'est sur son observation que les deux articles ont été retranchés.

Les articles subsistants forment donc une disposition logique, un tout harmonieux.

Puis est intervenue la coupure qui a fait de la deuxième série d'applications « la responsabilité du fait des animaux » un article distinct.

C'est ainsi que le dernier alinéa de l'article 19 du projet est devenu l'article 1385 actuel.

M. TART (1) écrit à ce sujet :

« On a plus tard scindé l'article en deux tronçons, sans donner les motifs de cette division et sans que le Tribunal dans sa communication officielle eût fait à cet égard aucune observation. TREILHARD, qui a présenté au Conseil d'Etat la rédaction définitive, a sans doute et avec raison, trouvé le premier article trop long. Il l'a séparé en deux parties, mais il n'a point songé à modifier le premier alinéa qui n'avait soulevé aucune critique ».

Telle est également l'opinion de M. ESMEIN :

(1) *Op. cit. supra.*

« Le Code civil contient peu de longs articles et c'est le fait d'une bonne rédaction législative, mais s'il en est ainsi, l'alinéa 1 de l'article 1384 n'a point pu prendre un sens et une importance qu'il n'avait pas dans la rédaction première. C'est toujours une phrase d'introduction; il annonce et explique simplement les dispositions qui viennent : suite et fin de l'article 1384, et article 1385 ».

Troisième observation. — Le principe de la responsabilité morale est incontestable.

L'article 15 du projet qui est la reproduction de notre article 1382 précise la faute.

Les articles 16 et 17 sont supprimés comme ne constituant que des exemples, le principe suffisant.

Lors de la discussion de l'article 20, M. REGNAUD (de Saint-Jean d'Angély) propose de se borner à dire « par sa faute » et de retrancher ces mots : « par suite du défaut d'entretien ou par le vice de la construction », de peur qu'en énonçant quelques cas, la loi ne paraisse décharger de la responsabilité pour les autres, suivant la règle « *inclusio unius est exclusio alterius* ».

L'article est néanmoins adopté (1).

« Le principe une fois établi, dit TREILHARD devant le Corps législatif (2), nous n'avons qu'une disposition à ajouter : C'est qu'on est responsable non seulement du dommage qu'on a causé par son propre fait, mais encore de celui qui a été causé

(1) Le seize frimaire, an XII a lieu la deuxième séance du Conseil d'Etat au cours de laquelle sont supprimés les articles 16 et 17; les articles 18 et 19 deviennent 16 et 17, l'article 20 devenant l'article 18. Puis c'est la communication officieuse à la Section de législation du Tribunal (elle ne permet que des observations de détail) et enfin la rédaction définitive du Conseil d'Etat, Séance du 5 pluviôse an XII. TREILHARD scinde l'article 15 en deux tronçons dont le deuxième devient l'article 16.

(2) FENET, *op. cit.*, page 467.

par le fait des personnes dont on doit répondre et des choses que l'on a sous sa garde ».

Il précise ensuite, le cas des personnes dont on doit répondre et les justifie.

« Ainsi réglée, continue-t-il, la responsabilité est de toute justice. Ceux à qui elle est imposée ont à s'imputer pour le moins, les uns de la faiblesse, les autres du mauvais choix, tous de la négligence; heureux encore si leur conscience ne leur reproche pas d'avoir donné de mauvais principes et de plus mauvais exemples... Puisse cette charge de la responsabilité rendre les chefs de famille plus prudents et plus attentifs! Puisse-t-elle faire sentir aux instituteurs toute l'importance de leur mission! Et puissent les pères surtout se pénétrer fortement de l'étendue et de la sainteté de leurs devoirs! La vie que nos enfants tiennent de nous n'est plus un bienfait si nous ne les formons pas à la vertu et si nous n'en faisons pas de bons citoyens. »

Le souci d'une responsabilité morale peut-il être plus manifestement exprimé!

Par contre, c'est toujours le même silence sur la prétendue responsabilité du fait des choses.

Passons à la communication officielle au Tribunat (1) :

« On ne peut balancer entre *celui qui se trompe* et celui qui souffre. Partout où elle (la loi) aperçoit qu'un citoyen a éprouvé une perte, elle examine s'il *a été possible à l'auteur de cette perte de ne pas la causer* et si elle trouve en lui *de la légèreté ou de l'imprudence* elle doit le condamner à la réparation du mal qu'il a fait... C'est dans ce *défaut de vigilance* sur lui-même qu'existe la faute et c'est cette faute qu'on appelle en droit quasi-délit dont il doit réparation ».

Le rapporteur examine alors les applications du principe : défaut de surveillance, confiance inconsiderée.

(1) Rapport Bertrand de GREVILLE, 16 pluviôse, 6 février 1804.

Telles sont à ses yeux les formes de faute que l'on doit présumer chez ceux qui surveillent ou à qui il incombe de bien choisir.

L'orateur envisage ensuite sans transition, la responsabilité du fait de l'animal. Elle est justifiée parce que le dommage doit être imputé soit au défaut de garde, de vigilance de la part du maître, soit à la témérité et la maladresse ou au peu d'attention de celui qui s'est servi de l'animal.

Il ajoute, il est vrai : « Et parce que d'ailleurs, dans la théorie générale, rien de ce qui appartient à quelqu'un ne peut nuire impunément à autrui » :

Et l'on utilisera plus tard ce membre de phrase pour étayer la théorie moderne, alors qu'il faut bien remarquer qu'il s'agit d'un orateur, qu'il atténue lui-même la portée de cette phrase par le « d'ailleurs » et qu'il est certainement dépassé par ses propres paroles sous peine de contradiction avec les explications très nettes qu'il vient de donner précédemment.

Il examine en dernier lieu, la responsabilité du propriétaire du bâtiment qui doit jouer s'il est établi que la négligence du maître à entretenir son bâtiment ou l'ignorance des ouvriers qu'il a employés à sa construction en ont déterminé la chute.

Dans la pensée de Bertrand de GREUILLE, c'est donc toujours la faute seule qui est sanctionnée.

Enfin, lors de la discussion devant le Corps législatif (1), le tribun TERRIBLE s'exprime ainsi : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un. *S'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort dont chacun doit supporter les chances, mais s'il y a eu faute ou impru-*

(1) 19 pluviôse, an XII (8 février 1804). FENET, tome XIII, page 487 et suivantes.

dence quelque légère que soit leur influence sur le dommage commis, il en est dû réparation. »

« C'est à ce principe, ajoute-t-il, que se rattache la responsabilité du propriétaire relativement au dommage causé par les animaux ou par la ruine d'un bâtiment mal construit ou mal entretenu. »

TARRIBLE termine ainsi : « Le principe épuise tous les moyens d'en (les dommages) assurer la réparation ». Et, dans le nombre de ces moyens, il place une responsabilité morale qui, dit-il, « doit redoubler la vigilance des hommes chargés du dépôt sacré de l'autorité et qui préviendra ainsi plus de désordre qu'elle n'en aura à réparer ».

Affirmation solennelle ⁽¹⁾ de la responsabilité morale à la base des délits et quasi-délits et de l'interdépendance des divers articles se rattachant tous au principe exprimé par l'article 1382. Silence absolu en ce qui concerne une responsabilité générale du fait des choses inanimées; telles sont les conclusions que nous tirerons de l'examen des Travaux préparatoires.

SECTION III

Analyse du texte

Il nous faut maintenant analyser soigneusement les termes mêmes du membre de phrase qui termine l'article 1384, alinéa 1 à la lumière des prolégomènes que nous venons d'exposer.

« On est responsable non seulement du dommage... mais « encore de celui qui est causé par le fait des personnes... « ou des choses que l'on a sous sa garde ».

(1) Compte tenu de la grandiloquence chère aux orateurs de l'époque révolutionnaire.

Cet alinéa 1 *in fine* est une disposition de renvoi et prépare l'article 1385 sur la responsabilité du fait des animaux :

La chose : Il y a lieu d'écarter tout de suite une objection de langue.

Pourquoi le législateur aurait-il employé ce mot vague de « choses » pour désigner les animaux ?

Les animaux sont évidemment des choses. Sans doute, le mot chose est bien imprécis, mais le législateur de 1804 ne commet pas une imperfection plus grande en appelant les animaux des choses qu'il ne l'a fait en les mentionnant comme meubles (1).

L'article 528 du Code civil au titre « De la distinction des biens », distingue parmi les meubles par nature, parmi les corps (le législateur aurait pu dire de même les choses) qui peuvent se transporter d'un lieu à un autre, ceux qui se meuvent par eux-mêmes et ceux qui ne peuvent changer de place que par l'effet d'une force étrangère comme les choses inanimées.

La comparaison avec cet article permet de comprendre le langage du législateur et il est juste de penser qu'après avoir désigné dans l'article 528 des meubles qui se meuvent par eux-mêmes (les animaux) par opposition aux choses inanimées, c'est à ce genre de meubles qu'il pense quand il envisage le fait des choses que l'on a sous sa garde; et les corps qui nécessitent une garde, ce sont les premiers visés par l'article 528 et non ceux qui ne peuvent changer de place que par le fait d'une force étrangère comme les choses inanimées.

Cette première objection écartée, la structure de l'article 1384 apparaît bien être la suivante :

Le législateur émet tout d'abord le principe en employant les termes génériques « personnes et choses » puis, il précise

(1) Meubles par nature (art. 528, C. Civ.).

la catégorie de personnes (1384, alinéas 2, 3, 4) et la catégorie des choses (1385) qu'il englobe dans cette disposition.

Le fait : A moins de supposer le langage le plus barbare (1), le fait des choses ne saurait s'appliquer qu'aux actes des animaux prévus par 1385.

En effet, tout fait est un mouvement actif, propre et spontané. Il présuppose nécessairement un être vivant. Les choses inanimées ne sauraient « faire » et si, au vingtième siècle, avec les progrès du machinisme, certains ont pu être tentés de dire qu'une chose, merveille de mécanique peut être considérée comme possédant une sorte d'activité propre, comme pouvant « faire », cette considération ne peut être admise lorsqu'on interprète la pensée d'hommes qui vivaient à l'aube du 19^e siècle.

Sans doute, on a essayé de soutenir que le mot « fait » n'avait nullement un sens précis, qu'il était vague et signifiait quelque chose d'analogue à la cause. On dit bien d'une catastrophe, qu'elle est survenue par le fait d'une inondation (2). Il nous suffit de répondre que si le mot « fait » possède diverses acceptions, on ne saurait le prendre en notre matière, que dans celle d'agissement, sens qu'il possède dans les articles 1382 et suivants :

Dans ces articles, le mot « fait » est employé plusieurs fois :

(1382) « Tout *fait* quelconque...

(1383) ... « non seulement par son *fait*...

(1384) ... « que l'on cause par son propre *fait*.. qui est causé par le *fait* des personnes... ou des choses que l'on a sous sa garde.

Le principe général de 1382 donne donc au « fait » son sens

(1) ESMEIN, note s. Cass., 16.6.96 au Sirey, 97.1.17 et s. Cass., 23 février 29 et 30 mars 97 — Sirey 98.1.65.

(2) JOSSERAND: Note au Dalloz, 1900.1.289, col. 2.

spécial et technique. Dans les trois cas précités, sauf dans le dernier, il s'agit d'un acte émanant d'un être humain. Dans le dernier cas, le fait des choses est le résultat d'une assimilation dans l'esprit du législateur et si ce n'est pas là l'acte d'une personne, c'est au moins l'agissement d'un animal. Cette assimilation se justifie parfaitement quand il s'agit d'un animal (1). Il a une activité propre et peut de lui-même causer un préjudice. On conçoit le fait de l'animal. Or, l'animal n'ayant pas de personnalité juridique, il faut bien instituer une personne responsable de ce fait : « Le propriétaire de l'animal ou celui qui s'en sert ».

En est-il de même pour les choses inanimées?

Divers interprètes ont dans ces derniers temps essayé de démontrer que les choses inanimées peuvent paraître avoir une activité propre, une force intime, ce que certains ont appelé un dynamisme personnel (2).

Sans doute, elles peuvent communiquer un incendie, faire explosion, blesser ou tuer. Elles agissent alors comme une sorte d'animal féroce et il semble bien que l'on puisse dire qu'il y ait fait autonome de la chose. Ce n'est là que pure apparence. Entre l'animal et la machine, il y a cette différence essentielle : la vie.

La force interne de la chose a été créée par l'homme ou tout au moins appropriée par lui. Il produit la vapeur, capte l'électricité, conduit la flamme, mélange le gaz, mais c'est le fait de l'homme qui seul apparaît derrière l'apparente et factice activité de la chose. Il y a bien le fait de l'animal. Il n'y a pas de *fait de la chose* inanimée. Ce sont là des termes contradictoires. Si la chose est inanimée, elle ne peut devenir nocive

(1) RIPERT: Note s. Cass. civ., 21.1.19 — Req. 28.6.20. Civ. 15-3-21 — Dal. 1922-1-25.

(2) RIPERT, *loc. cit.*

que si quelqu'un l'anime. La force qui la fait sortir de l'inertie au risque d'un dommage c'est la force humaine. La chose est donc l'instrument du dommage, elle ne peut pas en être la cause.

Il est intéressant de constater que M. RIPERT, l'un des plus éminents théoriciens qui aient défendu la thèse « moderniste » de la Cour de Cassation, est d'accord avec nous sur l'inanité de ces mots : « Le fait des choses inanimées » (1).

Mais, sa conclusion n'est pas la nôtre et nous aurons à discuter dans la suite les conséquences qu'il tire de prémisses auxquelles nous donnons notre adhésion.

Le fait d'une chose inanimée est donc une expression vide de sens et l'article 1384, alinéa 1 précité ne prend une signification que si la chose visée est précisément l'animal.

La garde : Qu'est-ce que la garde ?

En droit, on peut envisager la garde sous deux aspects éminemment différents :

a) La garde, c'est d'abord cette obligation spéciale qui, dans les contrats réels, correspond à la *custodia*, mot souvent équivoque dans le droit romain qui n'exprime rien plus que la diligence d'un *bonus pater familias* (2) dans les contrats re tels que location, gage, dépôt, commodat.

L'idée de garde repose alors sur une obligation de surveillance, en raison de ce que la chose purement passive est susceptible de disparaître ou seulement d'être détériorée.

Cette acception du mot n'a rien de commun avec celle de la garde telle qu'elle figure à la section des délits et quasi-délits. Dans cette deuxième acception, elle est mentionnée dans les articles 1384 et 1385. Elle vise alors une chose (l'animal) susceptible par elle-même de causer un dommage. Et

(1) RIPERT: Note déjà citée au Dalloz, 1922-1-25.

(2) CUQ: *Manuel des Institutions Juridiques des Romains*, édition 1917, page 606.

son gardien ne la protège pas contre elle-même mais pare aux dangers qu'elle est susceptible de provoquer. On ne garde pas un objet quelconque alors qu'on garde un fou, un prisonnier, ou des animaux. On garde ce qui peut causer un dommage.

M. JOSSERAND (1) répondant à une interprétation de M. ESMEIN en ce sens disait : « On garde cependant un phare, on garde un port, on garde une chose inanimée ». Sans doute, mais on la garde pour qu'elle ne subisse pas de dommage et non pour qu'elle n'en provoque pas. Or, cette première acception du mot est hors de propos dans nos textes, ou la deuxième acception du mot garde est précisée sans aucun doute possible, lorsqu'il s'agit d'un animal (art. 1385) pour lequel les hommes de 1804 pensaient certainement aux gardiens d'animaux domestiques.

On n'a donc pas sous sa garde toute chose inanimée. On en est le propriétaire, on en est l'usager, mais on ne garde pas un mobilier, des vêtements, des ustensiles de ménage. Ces choses ne peuvent s'échapper, ne peuvent s'enfuir comme les animaux; tout au plus pourrait-on dire que l'on garde une chose dangereuse, une chose inanimée susceptible de causer un danger, mais cette notion de chose inanimée dangereuse n'est pas, dans l'esprit des rédacteurs du Code civil qui n'ont pensé qu'à une chose, une seule chose capable de faire, et dangereuse seulement en raison de ses réactions spontanées, l'animal.

Ainsi, l'analyse du mot à mot de l'article 1384, alinéa 1 *in fine* conduit aux conclusions suivantes :

1. Le législateur n'a pas visé les choses inanimées.
2. L'article 1384, alinéa I *in fine* n'a pas dans l'esprit du législateur de valeur propre. S'il en était autrement, on ne

(1) Note au Dalloz, 1900-1-289, col. 2.

concevrait pas cette façon d'édicter une si grave innovation en l'enserrant :

- a) à la fin d'une phrase.
- b) dans un article auquel elle est étrangère.
- c) entre le principe de la responsabilité des personnes et ses applications (nomenclature des personnes dont on doit répondre).

3. Il n'y a pas dans la section des délits et quasi-délits de principe de responsabilité étranger à celui de la responsabilité morale basé sur la faute :

C'est ce que démontrent les précédents historiques et les travaux préparatoires.

4. Enfin, l'article 1384, alinéa I, *in fine*, n'est qu'une disposition de renvoi à l'article 1385, dont ce dernier faisait primitivement partie.

La responsabilité relative aux choses inanimées (article 528 du Code civil *in fine*) reste donc régie par le droit commun (art. 1382), exception faite des bâtiments pour lesquels une disposition spéciale a été édictée (1386).

Tels sont les principes que formulaient les textes de 1804. Tel est le sens qu'ils n'auraient jamais dû cesser d'avoir.

Nous avons à étudier maintenant quelle a été l'opinion des commentateurs et comment la jurisprudence allait interpréter le membre d'article qui nous occupe.

CHAPITRE III

SILENCE DE LA DOCTRINE ET DE LA JURISPRUDENCE DU XIX^e SIÈCLE

Pendant 90 ans, l'article 1384, alinéa I *in fine* a été considéré comme sans valeur propre.

SECTION I

Les Commentateurs

Etudions d'abord les opinions des auteurs les plus considérables de notre Code civil (1).

A - DEMOLOMBE, tome XXI, s'exprime ainsi :

« On peut dire que les articles 1384, 1385 et 1386 qui l'établissent (la présomption légale de faute, de négligence ou d'imprudence) ne sont eux-mêmes que des applications faites par la loi à certains cas spécialement prévus du principe général édicté par les articles 1382 et 1383. Et ces cas ont bien véritablement le caractère de quasi-délits; ce qui les différencie seulement des autres quasi-délits, c'est que..... il existe une présomption légale de faute, de négligence ou d'imprudence, qui milite en faveur du demandeur et qui le dispense de la preuve, présomption en général *juristantum* et qui peut être, du moins en certains cas, combattue par la preuve contraire ».

(1) Nous nous bornerons aux quatre grands commentateurs de la deuxième moitié du XIX^e siècle: DEMOLOMBE, DEMANTE et COLMET DE SANTERRE, LAURENT, AUBRY et RAU.

L'auteur envisage trois cas de responsabilité de ce genre :

a) le premier résultant d'un dommage causé par certaines personnes dont celui auquel on l'impute doit répondre (art. 1384).

b) le deuxième résultant du dommage causé par des animaux (art. 1385).

c) le troisième résultant du dommage causé par une chose inanimée (1).

Et si l'on se reporte au paragraphe relatif à ce troisième cas, on y voit commenté uniquement l'article 1386 sur la responsabilité du propriétaire du bâtiment (2).

Mentionnant que l'article 1386 n'a prévu expressément que cette hypothèse, il termine ainsi : (3)

« Ce n'est pas à dire qu'elle soit la seule qui puisse engendrer envers les tiers la responsabilité des propriétaires d'une chose inanimée (ici des exemples : chute d'un arbre, éboulement de terre). Dans ce cas, serais-je responsable? — Non, si cette chute, si cet éboulement est le résultat *fortuit* de la situation naturelle des lieux, de la constitution du terrain. Ce serait un *cas de force majeure* dont nul ne doit répondre. Je le serais au contraire si ce dommage est le résultat d'une *faute*, d'une *imprudence* ou *négligence* imputable au propriétaire comme si la chute de l'arbre a eu lieu *vetustate vitio arborum*, chute que le propriétaire aurait dû prévoir en le faisant abattre, ou si l'éboulement de ses terres, de ses remblais avait pu être prévenu par des *précautions qu'il aurait omises* ».

Par conséquent, pour DEMOLOMBE :

I. — Il n'existe nulle part, dans le Code, de texte établissant la responsabilité de plein droit du fait des choses inanimées,

(1) Tome XXI, page 560.

(2) Paragraphe 656.

(3) Paragraphe 664.

sauf au cas de faute, négligence ou imprudence, et exception faite du cas de 1386.

2. — L'alinéa I *in fine* de l'article 1384 apparaît comme dénué à ce point de valeur propre qu'il ne le signale même pas : Lorsqu'il s'occupe de la responsabilité du fait de la chose inanimée, il pense uniquement à l'article 1386, preuve que l'article 1384 renvoie uniquement à la chose animée de l'article 1385.

B. — MM. DEMANTE et COLMET DE SANTERRE (1), après avoir commenté la responsabilité à l'égard des animaux s'expriment ainsi :

« Enfin (2), le propriétaire d'un bâtiment ayant à s'imputer soit le défaut d'entretien, soit même le vice de la construction *qu'il aurait dû prévoir ou au moins connaître*, répond du dommage causé par la ruine du bâtiment ».

Ensuite, les articles 1385 et 1386 sont présentés comme des conséquences du principe que la simple négligence obligeant à réparation rend certaines personnes responsables du fait des personnes qu'elles doivent surveiller ou des choses qu'elles ont sous leur garde ».

Ici encore, pas un mot de l'article 1384, alinéa I *in fine*.

C. — Le même principe de responsabilité basée sur la faute est commenté par LAURENT (3).

« Elle peut consister dans une imprudence (4), dans une négligence (5), dans une impéritie (6) assimilée à la négligence ou à l'imprudence ».

« La responsabilité du fait d'autrui est fondée sur une pré-

(1) Tome V, n° 366, page 663.

(2) Paragraphe 367.

(3) Tome XX, N° 639.

(4) N° 466.

(5) N° 471.

(6) N° 482.

somption de faute (1). De même pour la responsabilité du dommage causé par les animaux » (2).

Il étudie à la section 3, la responsabilité du dommage causé par des choses et débute en proclamant que « pour qu'il y ait responsabilité, il faut qu'il y ait faute » (3). Cependant, ici, l'on peut constater l'originalité de l'esprit de l'auteur épris d'idées et de raisonnements nouveaux : l'article 1386 serait une application de l'article 1384.

Ainsi, « la chose que l'on a sous sa garde ne viserait pas seulement les animaux » ; et, LAURENT, qui écrit ces lignes (4) quelques années à peine après l'arrêt de rejet de la Chambre civile du 19 juillet 1870 (5), envisage le cas de l'explosion.

Celui qui a la machine sous sa garde est-il présumé en faute ? Il trouve la question douteuse et la tranche en renvoyant à l'arrêt de la Cour de Cassation précité : *La faute est la condition de la responsabilité.*

« C'est donc au demandeur à prouver que celui qui a la machine sous sa garde a commis une faute » et discutant l'arrêt de la Cour de Cassation », l'article 1384 dit-il, établit une présomption de faute contre les personnes que la loi déclare responsables, ce qui dispense le demandeur de la preuve et en rejette le fardeau sur le défendeur. Mais, ajoute-t-il : « il y a l'autre disposition de l'article 1386 qui impose le fardeau de la preuve au demandeur. (C'est à savoir la preuve du vice de construction ou du défaut d'entretien). L'analogie paraît évidente mais l'analogie suffit-elle pour écarter le principe général de 1384?... »

Ce doute une fois formulé, LAURENT estime pour conclure qu'il faut s'en tenir aux textes, maintenir 1384 comme règle

(1) N° 550.

(2) N° 625.

(3) N° 639.

(4) L'édition est de 1876.

(5) Cf. *Infra*. Civ., 19-7-1870; Dal. 1870-1-361.

générale et n'appliquer l'article 1386 qu'aux bâtiments. Puis, sensible aux considérations d'équité, il ne manque pas d'ajouter que : « Les accidents causés par les machines sont journaliers et ne peuvent guère provenir que de l'imperfection de la machine ou d'une négligence de l'ouvrier. »

Ainsi, pour LAURENT, le législateur a pu présumer la faute.

Il est vrai qu'il est obligé de reconnaître aussitôt « que l'imperfection de la machine peut venir de l'imperfection de la science laquelle n'est pas imputable au propriétaire ».

Mais alors, il invoque une considération de pure équité? N'est-il pas juste que le propriétaire de la machine supporte le dommage plutôt que celui qui en est la victime?

Insensiblement, LAURENT, qui a perdu de vue le sens vrai de l'article 1384, alinéa I *in fine*, commence à avoir des doutes sur la rigueur de son raisonnement et est obligé de faire appel à une considération d'équité étrangère au raisonnement juridique.

En résumé, LAURENT admet comme ne faisant aucun doute, que l'article 1386 comme l'article 1384 prévoient des quasi-délits, c'est-à-dire des faits dommageables arrivés par la négligence ou l'imprudence de celui qui a causé le dommage, puis perdant de vue le sens de renvoi de l'article 1384, il arrive nécessairement à comprendre le texte comme établissant une présomption de faute dispensant le demandeur de faire la preuve. En ce sens, LAURENT apparaît comme un précurseur des idées les plus modernes, mais il ne faut pas oublier qu'il écrit à une époque où l'opinion commence à être émue par la fréquence des accidents du travail.

D. — Enfin, MM. AUBRY et RAU ⁽¹⁾ n'envisagent que la responsabilité du dommage causé par les animaux ou par la ruine du bâtiment.

(1) 4^e édition (1871), tome IV, page 769.

Pas la moindre allusion à la chose inanimée et au prétendu principe général de l'article 1384, alinéa I *in fine*.

Beaucoup plus récemment, et lors de la cinquième édition en 1920, M. BARTIN ne craint pas d'affirmer : « En dehors de
« ces deux hypothèses qui viennent d'être examinées et qui
« sont respectivement régies par les articles 1385 et 1386, le
« propriétaire d'une chose n'est pas pour cette seule raison
« et abstraction faite de toute faute personnelle de sa part
« ou de la part des personnes dont il répond, responsable des
« dommages causés aux tiers par l'usage de sa chose » (1).

SECTION II

La Jurisprudence

La Cour de Cassation appelée à se prononcer en 1870, devait d'ailleurs donner la même interprétation des principes relatifs à la responsabilité civile.

La chaudière d'un lavoir avait fait explosion et blessé une femme. Celle-ci demandait au propriétaire la réparation du préjudice sous forme de dommages-intérêts. Le propriétaire excipait d'un cas de force majeure et la demanderesse fut déboutée de sa demande (2).

« Attendu, dit l'arrêt de la Cour, que l'existence d'une faute légalement imputable constitue l'une des conditions essentielles de l'action en responsabilité... Que bien que l'explosion se rattache au fait actuel du propriétaire ou de ses agents, la faute doit être prouvée. Que pareil événement (l'explosion) qui peut être le résultat d'un cas fortuit ou de force majeure

(1) AUBRY et RAU et BARTIN, 5^e édition 1920, tome VI, page 437.

(2) Arrêt Cassation, 19 juillet 1870; Dal. 70-1-360; Sir. 71-1-9 et note LABBÉ.

n'implique point nécessairement par lui-même la faute ou l'incurie du défendeur ».

Le jurisconsulte LABBÉ (1) commentant cet arrêt et répondant à l'objection qu'il y a iniquité à laisser sans réparation le dommage de l'explosion, dit : « La responsabilité disparaîtra par défaut de preuve dans le cas où elle disparaîtrait par absence de faute si la réalité était connue. L'une tient comme l'autre à l'imperfection des connaissances actuelles de l'homme sur l'action des forces de la nature » (2).

Un arrêt de la Chambre des Requêtes du 6 février 1878 (3) confirme le même principe.

Ainsi, jusqu'au dernier quart du 19^e siècle, la jurisprudence s'accordait avec la doctrine, sous réserve de l'opinion exceptionnelle de LAURENT, pour affirmer que, au cas de dommages causés par une chose inanimée, il fallait s'en tenir au principe énoncé par l'article 1382 « Pas de responsabilité sans faute ».

Il nous reste à étudier maintenant comment la jurisprudence s'est en quelque sorte substituée au législateur pour tirer de la loi une interprétation contraire à ce principe.

(1) *Loc. cit.*

(2) Cp. PLANIOL : *Etude sur le fondement de la responsabilité civile ; Rev. crit. de Législation*, année 1906, page 81.

(3) Dal. 79-1-125.

CHAPITRE IV

DÉFORMATION PROGRESSIVE DU SENS DE L'ARTICLE 1386

SECTION I

Généralisation de l'article 1386

Les progrès de l'industrie et du machinisme ne tardèrent pas à multiplier les accidents et particulièrement les explosions. Devant la difficulté de la preuve exigée par la Cour de Cassation, on chercha une autre base à la responsabilité relative aux choses.

Le premier effort à signaler dans ce sens est une tentative de généralisation de l'article 1386 sur la responsabilité du propriétaire du bâtiment.

I. — On prétendit tout d'abord que la notion de bâtiment de l'article 1386 devait être appliquée aux immeubles en général tels qu'ils sont définis par le Code civil.

C'est ainsi que la Cour de Paris ⁽¹⁾ appliqua le principe de la responsabilité de plein droit de l'article 1386 au dommage causé par la chute d'un arbre considéré comme un immeuble par nature.

Il est vrai que les considérants en sont encore assez timides

(1) Paris, 20 août 1877; Sir. 78-2-48.

et que l'arrêt retient que le dommage est dû, en fait, au résultat de la vétusté, au vice propre du tronc, ce qui pouvait impliquer une faute de surveillance de son propriétaire.

Il y avait là en tout cas une déformation certaine de l'article 1386, car le bâtiment implique essentiellement un ouvrage bâti, une agglomération de matériaux effectuée par la main de l'homme (1).

2. — Un deuxième arrêt de la Chambre civile, du 19 avril 1887 (2) va plus loin et étend la notion d'immeuble à tout ce qui y est incorporé et notamment aux machines :

« La disposition de 1386 dit la Chambre civile, relative au vice de construction d'un bâtiment, a pour base le principe que le propriétaire est responsable de plein droit des défauts qui y sont inhérents. »

Et la Cour de conclure :

Qu'il suffit à la victime de prouver le vice de construction, sans qu'elle ait à établir la faute par suite de laquelle se manifeste le vice.

Que le propriétaire ne peut s'exonérer en demandant à prouver qu'il n'a pu empêcher la ruine du bâtiment résultant du vice de construction.

Sans doute, mais l'arrêt passe sous silence les raisons pour lesquelles la Cour estime devoir étendre la notion de bâtiment aux machines.

Par contre, cet arrêt comme le précédent, fait une part à l'idée de faute. Le propriétaire est responsable non de la chose mais des défauts de la chose. Ces défauts suffisent à prouver sa négligence, qu'ils soient dûs au vice de construction ou au défaut d'entretien.

(1) Cf. AUBRY et RAU et BARTIN, 4^e édition, tome IV, et 5^e édition, tome VI.

(2) Sir. 1887-1-217; Pand. 1887-1-521.

Quant au demandeur, la preuve du vice de construction ou du défaut d'entretien lui incombe (1).

3. — En 1893, la Cour de Paris (2) applique également l'article 1386 aux blessures faites à un mécanicien par l'explosion de la machine d'un bateau-vapeur.

Certains commentateurs vont alors jusqu'à dire que la jurisprudence appliquait l'article 1386 aux choses mobilières (3).

Cette conclusion était prématurée, car les machines ne sauraient en toute hypothèse, être considérées comme des meubles mais bien comme des immeubles par destination.

En tous cas, ces subtilités qui sont du domaine de la distinction des biens, sont absolument étrangères à la notion de bâtiment telle que prévue par l'article 1386.

Il fallait donc trouver autre chose, lorsque c'était une chose mobilière qui avait provoqué le dommage. L'arrêt de 1896 devait se charger de parer à cette lacune.

Avant d'en arriver à cet arrêt, il faut considérer cependant que malgré la nouvelle interprétation qu'il inaugure, de nombreux Tribunaux français devaient continuer à s'en tenir aux principes traditionnels et appliquer l'article 1382 en matière de dommage causé par les choses inanimées : Nécessité d'établir la preuve de la faute du propriétaire ou du gardien; d'autre part, responsabilité engagée si la moindre faute peut

(1) La difficulté qu'éprouve le demandeur à établir que l'explosion de la machine est due à un de ces deux cas, correspond exactement à la difficulté qui existait pour le défendeur de se mettre à l'abri de toute faute à cet égard, en prévoyant qu'un accident pouvait être déterminé par un défaut d'entretien ou un vice de construction si peu apparent. Dans les deux cas, c'est l'insuffisance de la science qui fait obstacle à nos efforts soit pour rechercher la cause de l'accident, soit pour le prévenir. Note au Dalloz 1870, I. 36.

(2) Arrêt joint à Civ. Rej 16-6-96. Sir. 97-1-17; Dal. 97-1-433.

(3) Note BAUDRY LACANTINERIE : *Des obligations*, tome IV.

être relevée, chez l'auteur du dommage, telles sont les deux éléments qu'essaie de maintenir la jurisprudence traditionnelle (1).

SECTION II

L'Influence du risque professionnel

Des notions extra-juridiques sont à l'origine de l'évolution de la jurisprudence. Celle du risque professionnel ne devait pas tarder à recruter des défenseurs au fur et à mesure que les accidents se faisaient plus nombreux dans la grande industrie.

La jurisprudence cherchait à satisfaire l'équité en se montrant très sévère dans l'appréciation de la faute. Pour dégager la responsabilité du patron lors d'un accident causé à un ouvrier, on ne se contente plus de précautions ordinaires, on exige des moyens de sauvegarde auxquels le plus souvent il était impossible de songer avant que l'accident en ait fait reconnaître l'utilité (2).

Le patron se voit déclarer en faute même lorsqu'il n'a pas pris des précautions extraordinaires (3).

On le semonce et on lui dit qu'il est inadmissible qu'il n'ait pas trouvé un moyen quelconque pour empêcher l'accident (4).

(1) Trib. Civ. St-Jean d'Angely, 27-1-97; *Gaz. Pal.*, 97-1-344. — Trib. Civ. Nantua, 10-8-99, *La Loi*, 27-9-99. — Trib. Civ. Aix, 27-1-1902; *Gaz. Pal.*, 1902-2-158. — Cour Rennes, 28 juillet 1902 joint à Cass. Civ., 16-1-1905. Sir. 1905-1-523; *Dal.* 1906-1-288. — Cour Douai, 16-12-96; *Dal.* 1900-5-586. — Cour Nancy, 9-6-05; *Dal.* 1906-5-7. — Trib. Commerce Seine, 21-9-05; *Dal.* 1906-5-15. — Cpr. Paris, 5-11-04; *Gaz. Trib.*, 1905-1-431 et *Mon. Jud.*, Lyon, 1^{er}-7-1905, et aussi: *Jur. belge*: Bruxelles, 16-4-94, Sir. 95-4-20; Liège, 5 et 12-11-98, Sirey 1900-4-13; *Dal.* 1900-2-289; Cpr. Gand, 30-1-97; Sir *ibid.*; Gand, 13-4-10, S. 1911-4-12.

(2) Grenoble, 25-1-94. *Dal.* 95-2-394.

(3) Grenoble, 6-2-94; *Dal.* 94-2-304.

(4) Dijon, 27 avril 77; *Dal.* 78-1-283.

Si l'on éprouve des difficultés pour établir le rapport de cause à effet entre la faute et le dommage, on invoque les règlements d'atelier, le mauvais éclairage de la salle (1).

Une transformation progressive s'opère. Aussi peut-on affirmer que l'innovation de la responsabilité de plein droit du fait (2) des choses inanimées est due au désir d'assurer la réparation des accidents professionnels du travail (3).

MM. SALLEILLES et JOSSERAND prétendent découvrir le fondement juridique de la responsabilité du fait des choses dans une nouvelle notion du risque. Mais on ne pouvait parler uniquement du risque professionnel car le gardien d'une chose inanimée n'exerce pas toujours une profession. On invoque alors la notion de risque créé : les choses, sources de profit ou d'agrément et dans tous les cas de puissance pour celui qui en use, seraient en même temps pour lui une source de responsabilité (4).

Ainsi, à côté de la responsabilité quasi-délictuelle, il y aurait une responsabilité légale qui n'emprunterait rien à l'idée de faute mais qui serait fondée sur l'usage et la garde de la chose.

M. SALEILLES va plus loin et supprime la faute dans tous les cas. Pour lui, c'est une notion qui s'est déformée en s'atté-

(1) Grenoble, 17 mai 1892; Dal. 92-2-294.

(2) Nous ne serons pas plus royalistes que le Roi et nous serons bien obligés d'employer l'expression « fait de la chose », passée dans la littérature juridique malgré l'incorrection de l'expression (que nous avons signalé *supra*).

(3) Cf. PLANIOL, 8^e édition, tome 2, N° 391, page 309.

RIPERT, note au Dal., 1922-1-25.

SALLEILLES: *Les accidents du travail et la responsabilité civile*, Paris 1897, et note au Dal. 97-1-433.

JOSSERAND: *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, Paris 1897, et note au Dal. 1900-2-289; 1904-2-257; 1905-2-417; 1906-2-249; 1907-1-177; 1908-1-217.

(4) JOSSEERAND, *op. cit.*

nuant de plus en plus et qui actuellement équivaut à l'initiative.

Elle reste un fait volontaire sinon intentionnel, mais on doit l'envisager moins dans sa relation subjective avec l'accident que dans sa matérialité et ses éléments objectifs (1). Ainsi selon cet auteur, on prend en considération le fait matériel et on arrive alors à la notion de risque ou de responsabilité purement objective, responsabilité *ob rem*, qui atteint le propriétaire ou l'usager comme contre-partie des avantages qu'il retire de son bien ou de l'usage qu'il en fait.

C'est là une notion parfaitement rétrograde qui nous ramène au temps où la chose, cause du mal, était châtiée, quel qu'en fût le propriétaire (2).

On essaie en outre, de justifier la notion de risque en disant qu'elle se trouvait déjà dans l'article 1386, car une fois la preuve faite du défaut d'entretien ou du vice de construction, le propriétaire du bâtiment ne peut se libérer en prouvant qu'il ignorait le défaut ou qu'il n'a pu y remédier ou que c'est son architecte qui est responsable. Il y a là, disait-on, un risque étranger à toute idée de faute (3).

Il suffisait donc d'aggraver cette situation du propriétaire en lui appliquant non seulement l'article 1386, mais aussi ce membre de phrase resté soixante-dix ans ignoré, l'alinéa I *in fine* de l'article 1384.

L'étude des précédents historiques et des travaux préparatoires nous ont permis de réfuter par avance cette théorie. Il ne faut pas qu'il y ait d'équivoque. Qu'elle se justifie au point de vue social, c'est possible, mais nous n'avons pas à faire quant à nous, du *socialisme juridique* (4). Ce qui nous

(1) Note s. Cass., 19-6-98; Dal. 97-1-433.

(2) PLANIOL, tome 2, 9^e édition, § 863 ter, *in fine*.

(3) *Contra*: LABBÉ, note citée par ESMEIN. Cf. *supra*.

(4) J. HITIER: *Le socialisme juridique*. Rev. d'Ec. pol., 1906, p. 209-345-452.

intéresse seulement et ce que nous retenons, c'est que c'est là une théorie étrangère à l'esprit de notre Code.

Elle a été d'ailleurs suffisamment critiquée par une grande partie de la doctrine (1).

« Si la montagne Pelée, écrit M. PLANIOL (2), était une propriété privée, aurait-on pu rendre son propriétaire responsable de la catastrophe qui a anéanti Saint-Pierre? Non, évidemment. Il y a donc dans la nature des risques dont personne ne doit supporter la responsabilité, et que ceux qui en souffrent doivent subir sans recours contre qui que ce soit. Le seul remède à leur malheur est dans le sentiment de solidarité ou de charité, qui tend à faire de la confraternité humaine une vaste association d'assurances mutuelles contre toutes les chances mauvaises; *mais de recours juridique*, proprement dit et d'obligation fondée sur une idée de *responsabilité personnelle*, on n'en voit de trace nulle part et contre personne, si personne n'est *l'auteur* de l'accident. La prétendue responsabilité du fait des choses se réduit donc toujours à la recherche d'un acte humain qui en soit la cause et l'origine, c'est-à-dire à la recherche d'un *acte illicite*, que l'on peut dénommer « faute » en prenant ce mot dans un sens large, comme il a été expliqué dans une précédente étude (3).

Ces auteurs ont refusé d'admettre en dehors d'un texte spécial l'existence d'une responsabilité sans faute du propriétaire ou de l'usager d'une chose inanimée.

Quant à la jurisprudence, elle apparaissait à l'origine

(1) PLANIOL, *op. cit.*, tome 2, N° 927 et suiv, page 307. Notes au Dal. 1905-2-57; 1906-1-457; 1907-2-97; 1909-1-73, et *Rev crit.*, 1906, page 80. Cf. Ambroise COLIN et CAPITANT: *Cours élémentaire de Droit civil*, 3^e édit., tome II, p. 400.

BARTIN, *op. cit.* et *loc. cit.*

DEMOGUE: *Traité des obligations en général*, tome III.

(2) PLANIOL, *op. cit.*

(3) *Revue critique de législation et de jurisprudence*, mai 1905, page 117.

réfractaire à l'idée de risque, mais malgré les protestations de leurs rédacteurs, nous verrons que ses arrêts les plus récents ne peuvent s'expliquer que par une large part faite à cette idée (1).

SECTION III

L'Arrêt de 1896 découvre l'article 1384

En 1896, la jurisprudence allait découvrir l'alinéa I *in fine* de l'article 1384.

Rappelons que LAURENT s'était révélé un précurseur en cette matière puisqu'il en avait déjà noté l'existence (2).

Et l'on imagina ceci : l'article 1384, par sa portée très générale, comprend toutes choses, meubles, immeubles, animées ou inanimées. L'article 1385 applique ce principe et le développe spécialement pour les animaux, résolvant la question de savoir qui sera responsable au cas où l'animal s'est égaré. L'article 1386 vise une disposition exceptionnelle aux bâtiments. En dehors de ces deux hypothèses, le principe général de l'article 1384 retrouve son application.

Dès lors, point n'est besoin de démontrer l'existence d'une faute. Il suffit d'établir uniquement que le préjudice a bien été occasionné par la chose, qu'un lien de cause à effet existe entre la chose et le dommage éprouvé par la victime (3).

(1) A signaler un arrêt du Conseil d'Etat du 21 juin 1895, qui négligeant les arguments juridiques déclare l'Etat patron responsable à l'égard de ses ouvriers. (D. 96-3-65.)

Il est vrai que la jurisprudence admet que les principes du droit civil ne sont pas applicables aux rapports juridiques qui existent entre l'Etat et ses agents.

E. LAFERRIÈRE : *Traité de jurisprudence administrative*, tome I, p. 624.

(2) Tome XX, n° 639. Cf. *supra*.

(3) SAINTTELETTE : *Mémoire français pour Mme Vve de Sitter*, 1889, page 31.

Telle est la construction juridique qui allait être sanctionnée par la jurisprudence : arrêt du 16 juin 1896 (1).

En 1896, la machine d'un remorqueur avait explosé et tué un ouvrier. Il était patent que l'explosion était due à un vice de construction. Le propriétaire de la machine fut condamné, la cause du dommage étant un vice de construction, ce qui exclut, dit l'arrêt, le cas fortuit et la force majeure.

Mais la Cour éprouva le besoin d'étayer par un texte le principe qu'elle posait et pour la première fois elle cita l'article 1384.

Elle laisse entendre que le dommage est ainsi causé par le *fait de la chose* et que le propriétaire ne peut se soustraire à la présomption de faute pesant sur lui en prouvant la faute du constructeur ou le caractère occulte du vice (2).

Quelques temps après, la Chambre des Requêtes (3), dans des conditions analogues, déclarait le propriétaire d'un remorqueur responsable de l'explosion d'une machine due à un vice de construction, relevant cependant que le fait de n'avoir pu faire la preuve d'aucun vice de construction et l'impossibilité par suite de déterminer la cause de l'accident survenu, constituait un cas fortuit.

L'article 1384 passait ainsi dans la jurisprudence. Sans doute, il était juste de chercher à indemniser la victime, mais pourquoi serait-ce au propriétaire plutôt qu'au constructeur de qui venait tout le mal. En outre, ce n'était pas le propriétaire qui avait la garde mais bien le mécanicien.

SALEILLES: *Revue bourgignonne de l'Enseignement supérieur*, 1894, tome IV, page 659 et suiv. et *Les accidents du Travail et la responsabilité civile*, loc. cit.

JOSSERAND: *De la responsabilité du fait des choses inanimées*, page 73, in fine page 74 et suiv. Note Dalloz, loc. cit.

(1) Sir. 97-1-17; Dal. 97-1-433, *Gaz. Pal.*, 96-2-91; P. f. 96-1-521.

(2) Cf. PLANIOL: *Etude sur la responsabilité civile*; *Rev. Crit.*, 1906, page 90.

(3) Req., 30 mars 1897; Dal. 97-1-433.

La Cour Suprême passa outre à ces inconséquences : le vrai motif c'est que le propriétaire était le patron et que l'on voulait mettre à sa charge le risque professionnel, devançant ainsi la loi du 9 avril 1898, depuis longtemps sur le chantier, et dont le vote par les Chambres était alors imminent et le sens parfaitement connu.

Si l'on voulait arriver à un tel résultat, il suffisait de pousser à fond la théorie des présomptions du fait de l'homme (1) pour retenir la faute du constructeur, du propriétaire, ou du gardien et permettre à la victime d'être indemnisée.

On pouvait raisonnablement considérer comme prouvé par présomption que celui qui possède un objet dangereux est par sa négligence l'auteur du dommage, la faute ne consistant pas à posséder mais à n'avoir pas pris certaines précautions d'autant plus nombreuses, d'autant plus minutieuses que la chose était plus dangereuse (2).

Mais, il est vrai que les Tribunaux ne sont pas tenus d'admettre la force de ces présomptions et dans ce cas, s'agissant de l'appréciation d'un fait, la Cour de Cassation aurait dû respecter leur appréciation souveraine. Mieux valait invoquer une présomption légale que l'on tirait d'une interprétation erronée de l'article 1384.

C'est donc par des considérations beaucoup plus contingentes que juridiques, que l'article 1384 fut découvert par la jurisprudence. L'arrêt de 1896 marque le terme d'une première évolution. Il ne restait plus qu'à consacrer législativement la théorie du risque professionnel (3) :

Le législateur considéra, qu'à raison de la nature même du travail, le risque d'accident était grand et que ce risque

(1) Art. 1349 et 1353 du Code Civil.

(2) Cf. ESMEIN, s. Rouen, 3 décembre 1898; Sir. 1900-2-57.

(3) BALLOT-BEAUPRÉ: *Discours au Livre du Centenaire*, tome II, page 33.

accepté par l'ouvrier devait l'être aussi par le bénéficiaire de l'entreprise, c'est-à-dire par le patron, et l'on estima que c'était à lui qu'incombait l'obligation d'indemniser les victimes de ces risques indépendamment de toute idée de faute.

Ainsi, étaient mis à la charge du patron non seulement les accidents fortuits ou dont la cause reste inconnue, mais aussi les accidents dûs à la faute de l'ouvrier parce que l'habitude arrive à donner aux ouvriers travaillant auprès d'appareils les plus dangereux, une insouciance inévitable qui leur est fatale. On n'excepta même pas les fautes lourdes de l'ouvrier mais seulement celles qui auraient été intentionnelles, ou qui seraient l'effet d'actes criminels. Comme conséquence, on adopta un moyen terme dans la fixation des indemnités et pour donner toujours à l'ouvrier blessé une réparation pécuniaire, on la lui donna partielle.

Tel fut le sens de la loi du 9 avril 1898.

Cette sanction législative d'une idée de plus en plus admise aurait dû faire abandonner l'application de l'article 1384, alinéa I *in fine*, qui, nous l'avons vu, n'était sorti du néant que pour faire triompher la thèse du risque professionnel. Satisfaction était donnée aux ouvriers : Le principe de responsabilité reposait sur l'idée de risque inhérent à l'entreprise. Et l'on ne s'aperçut pas encore que la loi de 1898 privait dans bien des cas l'ouvrier de la réparation intégrale du préjudice qu'il eût pu exiger dans la suite en invoquant l'article 1384.

Cependant, les controverses qu'avait suscitées l'arrêt de 1896 et qui ne cessèrent pas après la loi de 1898, eurent ce résultat au moins inespéré d'attirer l'attention sur l'article 1384, al. I, *in fine*.

La jurisprudence accepta sans grande résistance la thèse de l'arrêt de 1896 et devait la développer d'une manière exorbitante.

L'application de l'article 1384 aux choses inanimées posait deux questions importantes :

1. — Que fallait-il entendre par le fait de la chose qui engendrait la responsabilité de son gardien ?

2. — Quelle était l'étendue de la présomption de faute édictée par l'article 1384 ?

1. *Le fait de la chose inanimée* est admis : Il passe dans le langage des arrêts et des arrêtistes.

Nous avons vu cependant (1) ce qu'il y avait de barbare dans ce terme, mais il fallait à tout prix faire triompher la théorie nouvelle et on assimila tout d'abord le fait de la chose au vice de la chose (2). La simple chose ne pouvant causer un dommage, on rechercha dans chaque cas l'état défectueux, le vice propre :

L'article 1384 est inapplicable à l'encontre du propriétaire d'un mobilier incendié qui a communiqué le feu au mobilier du voisin, des meubles sauf le cas de combustion spontanée ne *pouvant par eux-mêmes* communiquer le feu ni par suite être considérés comme la *cause du dommage* (3).

Les arrêts contemporains de la loi de 1898 exigent la preuve de l'état d'imperfection ou de défectuosité de la chose (4).

Un abonné est déclaré responsable du dommage causé par une explosion de gaz lorsqu'il est reconnu que l'accident provient d'une *détérioration* de la canalisation (5) de son appartement (6).

(1) Cf. *supra*.

(2) Cpr. article 1891 du Code civil.

(3) Paris, 23 mars 1911. Sir. 1913-2-302.

(4) Bourges, 7 février 1895; Seine, 28 janvier 1899, Mayenne, 2 mars 1899, Liège, 5 et 12 novembre 1898, au Dal. 1900-2-289.

(5) La jurisprudence postérieure estimera pendant quelque temps l'article 1384 inapplicable aux immeubles par destination.

(6) Req., 3 juin 1904; Dal. 1907-1-177. Cet arrêt est d'ailleurs assez peu juridique, car, d'une part, il se place sur un terrain contractuel et, d'autre part, invoque l'article 1384, alinéa I. La Chambre des Requêtes semble éprouver un scrupule à s'en tenir uniquement à l'article 1384.

Une société d'éclairage électrique est déclarée responsable de l'incendie causé par des canalisations à la suite de courts-circuits provoqués par des contacts entre les câbles électriques et le zinc de la toiture (1). Il était pourtant bien facile de retenir l'imprudence de la Cie sans invoquer l'article 1384, alors que la Cour de Toulouse invoque le vice propre résultant de la mauvaise installation.

« Il n'y a responsabilité, dit la Cour de Cassation, que si la preuve d'un vice de construction est faite. » Un arrêt de rejet du 29 avril 1913 (2) est très net en ce sens : « Attendu que l'arrêt attaqué constate que le maillon de la chaîne qui s'est rompu ne présentait aucun vice de construction ».

Le fait de la chose est donc bien interprété comme le vice propre de la chose et l'on peut en conclure cette fois sans barbarisme que le vice de la chose a été la cause du dommage.

On sera dès lors amené à rechercher exactement quelle est la cause du dommage, et la conséquence de cette idée (sur laquelle nous aurons à revenir dans notre deuxième partie) est la distinction qu'il y a lieu de faire selon qu'au moment de l'accident l'appareil est actionné ou non par la main de l'homme.

Cette distinction est faite par la Cour de Dijon à propos de l'accident provoqué par une chèvre maniée par des ouvriers (3).

L'article 1384 s'appliquera si la chose a causé le dommage en dehors de la participation de l'homme. Dans le cas contraire, elle n'est plus qu'un instrument aux mains de ce der-

(1) Toulouse, 11 juin 1913; Dal. 1914-2-134.

(2) Dal. 1913-1-427. Remarquons l'incohérence de la Jurisprudence en ce qui concerne le gardien. Dans l'arrêt de Req. 3 juin 1904 précité, le locataire est considéré comme le gardien. Ici, c'est la compagnie.

(3) Dijon 22 janvier 1907; Dal. 1910-2-132.

nier dont la responsabilité ne peut être engagée que selon le principe de l'article 1382, preuve de la faute.

Cependant, si l'intervention de l'homme ou du gardien est peu importante, on appliquera tout de même la présomption. C'est ainsi que le Tribunal de la Seine déclare un aéronaute responsable d'un accident causé par l'explosion de son ballon parce que l'intervention de l'homme y est insignifiante (1).

De même, un manège à chevaux actionnant une machine à battre doit être considéré comme fonctionnant sans intervention de l'homme, car l'intelligence et la volonté du conducteur ne jouent pas dans sa cause un rôle prépondérant (2).

Il semblera donc que l'on devra décider à rebours, que la faute du gardien devra être prouvée, si la part de causalité que l'on peut attribuer à la chose dans la réalisation du dommage est insignifiante par rapport à celle qui provient du fait de l'homme.

II. — La deuxième question posée par l'application de 1384 aux choses inanimées est celle de la force et l'étendue de la présomption ainsi édictée.

L'arrêt de 1896 avait décidé que le propriétaire de la chose ne pouvait se soustraire à l'application de la présomption, car le vice de construction était en l'espèce prouvé, ce qui excluait le cas fortuit et de force majeure.

L'année suivante, la Chambre des Requêtes fut amenée à statuer au sujet d'une nouvelle explosion de chaudière (3) : La formule de l'arrêt de 1896 lui parut sans doute trop sévère

(1) Trib. Seine, 24 janvier 1906; Dal. 1907-2-17. D'ailleurs, le jugement ne peut s'empêcher de retenir le vice propre de la chose: « Attendu qu'au surplus, la cause directe de l'accident a été le vice propre de la chose, soit le danger de déflagration inhérent au gaz d'éclairage », et Cpr. BOISTEL: Dal. 1901-1-41.

(2) Rennes, 26 décembre 1917. *Rec. Gaz. Trib.*, 1918-2-176. Contra Grenoble, 27 décembre 1926. *Journ. Grenoble*, 1927-182.

(3) Req. 30 mars 1897; Sir. 98-1-65; Dal. 97-1-433. *Gaz. Pal.*, 97-1-739.

car la Chambre des Requêtes estima que le gardien d'une chose était exonéré s'il apportait la preuve qu'il lui avait été impossible de se rendre compte d'un vice de construction.

Ainsi, dans l'esprit de la Chambre des Requêtes la preuve du cas fortuit était acquise au défendeur par le simple fait que l'adversaire n'avait pu faire la preuve d'aucun vice de construction ou que ce vice ayant existé, le gardien de la chose était dans l'impossibilité de le connaître.

Quelques années plus tard, la même Chambre des Requêtes reniait la tendance libérale manifestée en 1897 et reprenait en la précisant la formule de l'arrêt de 1896 :

Deux arrêts de Cassation ⁽¹⁾ décident que le propriétaire d'une machine ne peut s'affranchir de la responsabilité qui le grève qu'en faisant la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou de toutes autres causes étrangères. Il ne peut s'exonérer en prouvant simplement l'absence de faute de sa part.

Un recul est de nouveau marqué par un arrêt de rejet de la Chambre des Requêtes du 29 avril 1913 ⁽²⁾ qui permet au propriétaire de s'exonérer par la preuve de l'absence de faute; cette preuve était faite en l'espèce par la constatation qu'il n'existait aucun vice de construction, le maillon de chaîne litigieux étant en parfait état ⁽³⁾.

Mais cette concession à la logique fut de courte durée et la

(1) Req. 3 juin 1904 (Dommages causés par une canalisation de gaz), S. 1905-1-189, et Req. 25 mars 1908 (à propos d'un bateau à vapeur qui avait communiqué le feu à des meules de paille). *Gaz. Pal.*, 1908-1-548; Sir. 1910-1-17 et note ESMEIN. Dal. 1909-1-73.

(2) Dal. 1913-1-427. (Cf. Rapport du Conseiller Michel JAFFARD et *Gaz. Pal.*, 13 février 1845.

(3) Dans le même sens: quelques décisions antérieures avaient jugé qu'il suffit au gardien de prouver qu'il n'a commis aucune faute. Riom, 25 mars 1903. Trib. Civ. Lyon, 15 novembre 1901; Trib. d'Aix, 1^{er} juin 1904. Dal. 1904-2-257.

progression reprend aussitôt avec l'arrêt du 19 janvier 1914 (1) qui reprend la formule des arrêts de 1904 et 1908 et rend responsable de l'explosion d'un siphon, le propriétaire du café Riche.

Si l'on jette un regard d'ensemble sur cette période inaugurée par l'arrêt de 1896, on peut résumer ainsi l'interprétation de la jurisprudence : Elle avait découvert et tiré de l'oubli l'article 1384, alinéa 1 *in fine*. Elle y voit désormais une disposition édictant à l'égard des choses inanimées une présomption de faute analogue à celle de l'article 1385 pour les choses animées (animaux) (2).

D'ailleurs on cherche à s'appuyer uniquement sur l'idée de faute et à rester ainsi dans le plan général du Code civil. On trouve le moyen d'écarter la présomption de faute par la preuve contraire, l'absence de faute, en fait, constituant ou non cette preuve contraire. Ce que la jurisprudence recherche derrière le fait de la chose c'est la faute personnelle du gardien; cette faute elle apparaît au premier chef si la chose possède un vice que le gardien n'aurait pas dû ignorer. En effet, le vice de la chose c'est en dernière analyse : soit une faute du constructeur (vice de construction), soit une faute du propriétaire actuel ou de l'usager (défaut d'entretien, défaut de surveillance) (3). Sinon, si aucune faute n'apparaît derrière la présomption, la victime est laissée sans recours.

On doit distinguer logiquement selon que le dommage a sa cause dans la chose elle-même, lui est intrinsèque, provient d'un vice propre, ou bien, au contraire, selon que la chose n'a été qu'un simple agent de transmission le gardien ne pouvant être actionné dans ce dernier cas qu'en vertu des principes fondamentaux des articles 1382 et 1383.

(1) Sir. 1914-1-128; Dal. 1914-1-303. *Gaz. Pal.*, 1914-1-198.

(2) Req. 3 juin 1904, précité. Cass. Civ., 8 mai 1906; Dal. 1909-1-73

(3) Cpr. l'article 1386.

Par exemple, au cas d'incendie communiqué par des objets mobiliers, s'il y a eu combustion spontanée ⁽¹⁾, on appliquera l'article 1384, alinéa 1. Si la cause est extérieure à eux-mêmes, s'ils ne sont que des agents de transmission, on invoquera uniquement les articles 1382 et 1383 ⁽²⁾.

En somme, interprété par la jurisprudence, le *fait de la chose*, c'est une manifestation médiate du fait fautif de l'homme. Logiquement, celui-ci devait être admis à combattre cette présomption par la preuve contraire.

Un tel système, malgré ses imperfections et l'erreur sur laquelle il repose, et bien que créé de toutes pièces, présentait cependant quelque cohérence, mais la jurisprudence n'allait pas tarder à le modifier à nouveau.

SECTION IV

Les Arrêts de 1919 et 1920

Un nouveau stade fut franchi par la jurisprudence en 1919 et 1920 ⁽³⁾.

Cette nouvelle jurisprudence donne lieu à trois observations :

Première observation : Sur la preuve contraire. La jurisprudence ne change pas la règle qu'elle a déjà posée. Elle déclare le gardien exonéré de toute responsabilité lorsque le

(1) Le vice propre étant admis.

(2) Paris, 23 mars 1911; Dal. 1911-2-136. Bordeaux, 16 juillet 1917, sous Civ., 16 novembre 1920. *Rec. Gaz. Pal.*, 1920-2-586, cassé par cet arrêt: Civ., 15 juillet 1918; *ibid.*, 1919-1-411.

(3) Arrêt du 21 janvier 1919; Dal. 1922-1-25; Sir. 1922-1-265. *Gaz. Pal.* 1919-1-662. — Arrêt du 28 juin 1920; Dal. 1922-1-25 et note Ripert; Sir. 1920-1-367. *Gaz. Pal.* 1920-2-361. — Arrêt du 16 novembre 1920; Dal. 1920-1-169 et note Savatier; Sir 1922-1-97 et note Hugueney. *Gaz. Pal.* 1920-2-586. Arrêt du 15 mars 1921; Dal. 1921-1-25; Sir. 1922-1-100. *Gaz. Pal.* 1921-1-411.

dommage est dû à une cause étrangère mais elle aggrave l'étendue de la présomption de faute et rend le gardien de la chose responsable des dommages résultant d'une cause restée inconnue.

Ainsi, la Cour de Cassation déclare l'exploitant d'une locomotive responsable de l'explosion de la chaudière (1); un fabricant de grenades, de l'explosion de ses grenades (2); le gardien de fûts de brai, responsable de l'incendie communiqué par ses fûts (3).

A noter que dans ces trois hypothèses, la cause du dommage était inconnue.

Interprété de cette manière, on peut dire que l'article 1384 établit contre le gardien de la chose inanimée une présomption de faute absolue puisque il faut pour la faire tomber, démontrer l'existence d'une cause étrangère à la chose et au gardien.

Cette nouvelle interprétation que certains trouvent fatale (4) ne peut être expliquée que par l'intervention de la notion de risque (5) :

La question de l'étendue de la présomption de faute s'était déjà posée à propos de l'article 1385 pour lequel la jurisprudence admit d'abord le propriétaire et l'usager de l'animal à prouver l'absence de faute. Elle décida dans la suite que la présomption de l'article 1385 ne pouvait être détruite que par

(1) Civ. 21-1-19, précité. (A noter cependant que la Cour retient la fragilité du métal et de la boîte à feu, constatation derrière laquelle on devine les scrupules de la Cour qui inconsciemment recherche le vice de la chose, ou tout simplement le fait de l'homme.)

(2) Req. 28 juin 1920, précité.

(3) Civ. 15 mars 1921, précité.

(4) Note RIPERT: *Dal.* 1922-1-25. Civ. 27 octobre 1885. *Dal.* 86-1-207 et 208.

(5) Cf. *Infra*, 3^e partie.

la preuve de la force majeure, du fait de la victime ou du fait d'un tiers (1).

Ainsi, on arriva à admettre la règle générale de la responsabilité du fait des choses inanimées, absolument analogue à celle établie pour les dommages causés par les animaux.

La responsabilité du gardien subsistera donc alors même que la cause de l'accident demeure inconnue après enquête ou expertise par exemple, et le gardien ne pourra se décharger qu'en établissant le cas fortuit ou de force majeure le fait du tiers ou la faute de la victime.

Deuxième observation : relative au fondement même de la responsabilité. L'arrêt du 16 novembre 1920 précité est particulièrement connu en raison des conséquences qu'engendra le principe qu'il édictait. Il est relatif à l'affaire des tonneaux de brai : Des fûts de résine entreposés dans une gare avaient communiqué un incendie. L'entrepositaire fut déclaré responsable de l'incendie transmis par ces fûts, incendie dont l'origine véritable était inconnue.

« Il n'est pas nécessaire, dit l'arrêt (pour que le gardien d'une chose dommageable soit de plein droit responsable) que la chose ait un vice inhérent à sa nature, susceptible de causer le dommage, l'article 1384 *rattachant la responsabilité à la garde de la chose et non à la chose elle-même* ».

Ainsi, pour la Cour de Cassation désormais, la responsabilité édictée par l'article 1384 reste une responsabilité personnelle. Ce qui l'engendre, ce n'est pas un défaut de la chose,

(1) Req. 14 mai 1900; Dal. 1900-1-272.
Civ. 11 mars 1902; Dal. 1902-1-216.
Civ. 29 mai 1902; Dal. 1903-1-614.
Req. 2 juillet 1902; Dal. 1902-1-431.
Civ. 28 novembre 1904; Dal. 1905-1-253.
DEMOLOMBE, tome 31, n° 654, page 564.
PLANIOL, tome 2, n° 920, page 305.
A. COLIN et CAPITANT, tome 2, page 397.

c'est uniquement un défaut de garde; ce qui l'exclut, ce n'est pas la preuve de l'innocuité de la chose, c'est seulement la preuve de l'innocence de son gardien. Que le gardien laisse brûler sa chose et qu'elle brûle la chose du voisin, sa chose est sans doute la victime, mais lui gardien peut être le coupable, c'est même un présumé coupable. S'il ne renverse la présomption, il doit répondre du dommage (1).

Le gardien peut être présumé responsable d'un dommage d'origine étrangère, si une meilleure garde de la chose eût pu empêcher celle-ci de transporter ce dommage chez la victime (2).

Point n'est donc besoin dorénavant de découvrir à l'origine du dommage le fait propre de la chose que les arrêts antérieurs assimilaient au vice propre; il suffit que la chose en garde ait été l'agent de transmission de ce dommage : en somme, le gardien est en faute d'avoir permis que sa chose transmît ce dommage.

Ainsi, se caractérise le progrès (3) de la jurisprudence. La faute n'est pas dans le fait de n'avoir pas pris des précautions suffisamment minutieuses pour que la chose fût exempte de cet état défectueux (vice propre qui a permis au dommage de se réaliser) mais que, quel que fût l'état de perfection de cette chose, d'avoir été dans l'impossibilité de l'empêcher de causer ou tout simplement de transmettre ce dommage.

Cette notion de la présomption de faute devait entraîner des conséquences incalculables, par l'expansion qu'elle allait donner à l'article 1384.

C'est ainsi qu'il allait devenir inutile de distinguer entre

(1) HUGUENY: Note s. Cassation, 16 novembre 1920, précitée.

(2) Note SAVATIER, s. 16 novembre 1920, précitée.

(3) Progrès à rebours pourrait-on dire.

les choses mobilières et les immeubles : l'article 1384 est une disposition indépendante et la chose qu'il prévoit doit inévitablement comprendre les immeubles (1).

La voie était tracée par la Cour de Cassation elle-même qui par son arrêt de la Chambre des Requêtes du 3 juin 1904 (2) avait appliqué l'article 1384 aux immeubles par destination, considérant l'abonné au gaz comme gardien de la canalisation et responsable du dommage causé par elle.

Pour la Cour de Toulouse (3), l'article 1384 s'applique aux immeubles et l'article 1386 ne serait qu'une application de l'article 1384 (4).

Dans le même sens, un arrêt de la Cour de Limoges (5) est un exemple tout à fait remarquable des conséquences de la thèse jurisprudentielle. Cet arrêt déclare responsable du dommage causé aux propriétés voisines, le propriétaire d'arbres qui les laisse atteindre à une hauteur telle que sous l'action du vent les feuilles recouvrent les toitures des maisons contigües, s'amassent dans les chêneaux et risquent d'engorger les tuyaux de descente.

En somme, par cet arrêt, le propriétaire de l'arbre est présumé responsable du dommage causé par les feuilles, considérées sans doute comme des immeubles mobilisés.

Cette extension aux immeubles de l'article 1384 devait avoir les plus graves conséquences en matière d'incendie (6).

Troisième observation : La garde :

(1) Trib. Nancy, 31 juillet 1922.

Trib. Havre, 1^{er} avril 1922, cités par MARTIN: De la Responsabilité en matière d'accidents d'automobiles, *Thèse*, Paris, 1926, page 45.

(2) Dal. 1907-1-177, précité.

(3) Toulouse, 8 juin 1921, Dal. 1922-2-21.

(4) Cet arrêt a été cassé le 25 mars 1924, mais non pour violation de l'article 1384.

(5) Limoges, 20 juin 1921; Dal. 1922-2-49. Dans le même sens, Seine, 10 février 1922. *Rec. Gaz. Trib.* 1922-2-412.

(6) Cf. *infra*.

La jurisprudence précitée permet de dégager une nouvelle conception du gardien de la chose. Le propriétaire de la chose est présumé gardien en vertu du *plerum que fit* et devra pouvoir s'exonérer de sa responsabilité s'il prouve que la chose n'était pas sous sa garde.

En effet, la responsabilité a pour base l'existence d'une faute dans la direction ou la surveillance de la chose et ne peut donc peser sur le propriétaire qu'autant qu'il assume la garde de cette chose.

Il cesse d'être responsable lorsque sa chose est sous la garde d'autrui à moins toutefois que celui à qui il l'a confiée ne soit son préposé (article 1384, alinéa 3 (1)).

Selon les termes de M. LALOU (2), la responsabilité du propriétaire d'une chose inanimée et de celui qui a cette chose sous sa garde est ainsi une responsabilité alternative et non cumulative (3).

On assiste à la plus grande diversité d'opinions pour déterminer le gardien. Les Tribunaux considèrent comme gardien l'exploitant d'une machine (4), le locataire d'un immeuble (5). Le propriétaire d'un café se trouve responsable du dommage causé par les éclats d'un siphon d'eau de Seltz (Aff. du Café Riche) (6); une société d'éclairage de l'incendie allumé par ses canalisations (7); une compagnie de chemin de fer des acci-

(1) Cf. PLANIOL, tome II, n° 931, par. 8. Cpr. Dissertation RIPPERT au Dal. 1922-1-25, note 1-4, *in fine*.

(2) Dal. 1922-2-137, note 1-6, III.

(3) En ce sens: Cass. Req. 3 juin 1904; Sol. implic. S. et P. 1905-1-189. Cass. Req. 16 juin 1922. S. et P. 1922-1-277.

(4) Trib. Civil Lannion, 5 décembre 1905; Bourges, 15 janvier 1906. Dal. 1906-2-249 et note JOSSERAND.

(5) Trib. Civil Lyon, 23 juillet 1908; Dal. 1909-2-215 et note signée H.-L.; Dal. 1922-2-137.

(6) Trib. Civ., 19 janvier 1914; Dal. 1914-1-303.

(7) Toulouse, 11 juin 1913; Dal. 1914-2-174. — Cpr. Grenoble, 6 novembre 1906; Dal. 1909-2-30.

dents causés par l'ouverture d'une portière due au mauvais état des fermetures (1) ou à la mauvaise disposition dans un wagon d'un tapis en caoutchouc qui se relevait en bourrelet (2); une fabrique de grenades, du dommage causé par l'explosion de ses engins (3); une compagnie de chemin de fer des dégâts causés par l'incendie éclaté dans des marchandises déposées dans un de ses hangars et dont elle avait la garde (4).

Ainsi, les Tribunaux sont encore loin d'être d'accord sur ce qu'il convient d'entendre par le gardien de la chose.

SECTION V

Sanction législative des errements de la Cour de Cassation Loi du 7 Novembre 1922. — Hésitations de la jurisprudence

La jurisprudence toujours entraînée sur la route tracée par l'arrêt de 1896, venait donc de décider l'extension de l'article 1384 aux choses susceptibles de communiquer l'incendie par simple propagation et l'application dudit article non seulement aux choses mobilières mais aussi aux immeubles. Le propriétaire ou le locataire de l'immeuble en a donc la garde. Il devra répondre de l'incendie dont cet immeuble a été l'agent de propagation à moins de démontrer que la cause de l'incendie exclut toute faute de sa part.

Telle était la conséquence normale de l'arrêt rendu dans l'affaire des tonneaux de brai (5).

Les compagnies d'assurances s'émurent à la pensée que la

(1) Paris, 9 novembre 1909; Dal. 1911-2-357.

(2) Besançon, 15 décembre 1909; Dal. 1911-2-357.

(3) Req. 28 juin 1920; Dal. 1922-1-25.

(4) Cass. Civ., 16 novembre 1920. Dal. 1920-1-169 et 15 mars 1921; Dal. 1922-1-25.

(5) Arrêt précité du 16 novembre 1920. Cf. *supra*.

nouvelle jurisprudence allait s'étendre, dans le cas d'incendie d'un immeuble, au recours exercé par les voisins et songèrent aussitôt en prévision de ce risque nouveau, à majorer très sensiblement le taux de leurs primes.

C'était là pour la propriété foncière bâtie un surcroît appréciable de charge et c'est pour conjurer une telle éventualité que diverses propositions de loi furent déposées en vue de soustraire le risque de feu à l'application de l'article 1384, alinéa 1 :

Le premier texte déposé sur le bureau du Sénat par MM. RUFFIER et DUQUAIRE visait uniquement les incendies nés dans un bâtiment. Ce texte fut ensuite élargi de façon à comprendre d'abord les incendies de forêts, puis à la suite de diverses interventions, les incendies qui se déclarent dans les choses mobilières telles que les dépôts de marchandises ou de matériaux.

Le législateur barrait ainsi la route à la Cour de Cassation.

Cette discussion parlementaire aboutit à la loi du 7 novembre 1922 qui ajoutant un alinéa à l'article 1384, paragraphe premier, dispose : « Toutefois, celui qui détient à un « titre quelconque tout ou partie de l'immeuble ou de biens « mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance, ne « sera responsable, vis-à-vis des tiers des dommages causés « par cet incendie, que s'il est prouvé qu'il doit être attribué « à sa faute, ou à la faute des personnes dont il est responsable. Cette disposition ne s'applique pas aux rapports « entre propriétaires et locataires qui demeurent régis par « les articles 1733 et 1734 du Code civil ».

Cette formule, dont on ne peut pas dire qu'elle a le mérite d'être concise, souleva immédiatement de nombreuses difficultés quant à son domaine d'application.

On se demanda d'abord quel était son domaine quant au

temps auquel elle s'applique. Etait-ce une loi modificative ou simplement interprétative? (1) :

Sans doute, le mot *Toutefois*, par lequel débute le texte de 1922, annonce une dérogation aux principes énoncés précédemment et c'est dans le sens de la non-rétroactivité que se prononça d'abord la Cour de Cassation (2), alors que les Tribunaux reconnaissaient d'autre part qu'il était difficile de concilier le prétendu caractère interprétatif de la loi avec une mesure d'exception (3).

Cependant, les décisions les plus récentes affirment le caractère interprétatif de la loi de 1922 qui régirait donc les faits antérieurs à sa promulgation (4).

Il a fallu préciser également la catégorie des dommages englobés par la loi de 1922 : Elle écarte formellement les

(1) Il semble bien que notre organisation judiciaire ne laisse pas place à des lois dites interprétatives, l'interprétation étant essentiellement du rôle de la Cour de Cassation. Cependant, le législateur ne se cache pas pour intervenir dans des matières qui lui tiennent au cœur et pour des raisons purement contingentes. La loi du 13 avril 1908 en est un exemple célèbre. Cette loi interprétant la loi du 9 décembre 1905 a pour but de priver les personnes qualifiées pour exercer la revendication de certains biens ayant fait l'objet de libéralités envers des Etablissements culturels, du droit d'invoquer non pas seulement l'action en reprise limitée à 6 mois, mais l'action en révocation pour inexécution des conditions de l'art. 954 du Code civil prescriptible par 30 ans seulement. (Loi du 13 avril 1908 modifiant les articles 6, 7, 9, 10, 13 et 14 de la loi du 9 décembre 1905 sur la Séparation de l'Eglise et de l'Etat; *Journal Officiel*, 14 avril 1908.)

(2) Civ. 10 janvier 1923; S. 1924-1-157.

Civ. 4 février 1924; Dal. 1925-1-21.

Req. 10 février 1925; Dal. 1925-1-97.

(3) Trib. Civ., 2 décembre 1922; Dal. 1923-2-60.

Paris, 19 mars et 14 avril 1923; *Rec. Gaz. Pal.* 1923-1-55 et 2-323.

(4) Civ. 16 juillet 1925; D. H. 1925-573 et 574.

Req. 13 janvier 1926; D. H. 1926-65.

Civ. 21 décembre 1925; S. 1925-1-351. *Rec. Gaz. Pal.* 1926-1-312.

Req. 13 janvier 1926. D. H. 1926-65

Req. 15 avril 1926; *Gaz. Pal.*, 23 et 25 mai 1926.

Cass. Civ., 23 mars 1926; Dal. 1926-1-129.

Trib. Civil Seine, 12 janvier 1926; *Gaz. Tr.* du 18 septembre 1926;

Journal assurances, 1926-458.

dommages causés par les incendies et il semble donc qu'elle laisse intactes toutes les autres catégories de dommages sans exception en vertu du principe : « *exceptio est strictissimae interpretationis* ».

En outre, la réforme ne vise que les rapports du détenteur de la chose incendiée avec les tiers; les rapports contractuels des sinistrés avec le détenteur de la chose étant écartés, soit en vertu des principes qui régissent le contrat particulier dont s'agit, soit en vertu de la disposition de la loi de 1922 réservant formellement l'application des articles 1733 et 1734 aux rapports entre propriétaires et locataires.

Enfin, pour que la responsabilité du fait des choses soit écartée, il faut que véritablement l'incendie ait pris naissance dans la chose du gardien, la loi de 1922 ne s'appliquant pas si les dégâts sont causés par une intervention extérieure : étincelles ou flammèches échappées de la cheminée d'une locomotive ou d'une locomobile (1), ni même dans le cas de projection de bombes enflammées par suite d'explosion (2).

Ces diverses difficultés quant au temps et quant au champ d'application de la loi une fois tranchées, il reste à tirer des conséquences de cette intervention du législateur :

I. — La loi de 1922 sanctionne législativement l'idée de valeur originale de la disposition de l'article 1384, alinéa 1, *in fine*.

Il n'est plus permis de penser, quelle que soit l'incohérence de la solution nouvelle, que l'article 1384 n'est qu'une disposition de renvoi ainsi que l'avait conçue le législateur de 1804. On est obligé de dire qu'elle a été une disposition de renvoi jusqu'en 1896, qu'elle a cessé lentement de l'être jus-

(1) Jugement motivé du Tribunal de Commerce de Gap, confirmé par Grenoble, D. H. 1925-375, et Rennes, 19 avril 1926. *Rec. assurances*, 1926-124.

(2) Cass. Req. 14 février 1928; *Gaz. Pal.*, 7 juin 1928.

qu'en 1922, et qu'elle ne l'est plus du tout depuis la loi de 1922.

2. — Le gardien c'est, à n'en pas douter selon les termes de la loi de 1922, celui qui détient à un titre quelconque. Ce sera donc, tantôt le propriétaire, tantôt le locataire, tantôt l'usager.

3. — Une exception formelle à l'article 1384 étant faite pour l'incendie et visant aussi bien les immeubles que les biens mobiliers la règle générale de 1384 est que la chose que l'on a sous sa garde s'applique aussi bien aux meubles qu'aux immeubles.

C'est d'ailleurs tout à fait dans l'esprit du législateur qui s'alarmait des conséquences de la jurisprudence étendant l'article 1384 aux immeubles.

A peine la loi a-t-elle été promulguée que de nouvelles difficultés surgissaient quant aux immeubles que semblait dorénavant viser expressément l'article 1384.

La jurisprudence ne tarda pas à écarter l'application de 1384 aux immeubles, ne craignant pas de se mettre ainsi en contradiction avec les nouvelles dispositions législatives de 1922.

Nous avons déjà vu qu'un arrêt de la Chambre des Requêtes du 18 mai 1909 ⁽¹⁾ avait jugé qu'en dehors des cas visés par l'article 1386, le propriétaire d'un bâtiment restait soumis à la règle de droit commun de l'article 1382.

Quelques mois avant la loi du 7 novembre, la Cour de Poitiers ⁽²⁾ avait également par un arrêt très motivé, refusé d'appliquer l'article 1384 aux immeubles : « Attendu, dit cet arrêt, que la responsabilité édictée par l'article 1384 s'attache non point à la propriété des choses et au risque qui peut en

(1) Dal. 1909-1-461 et 462, et note LALOU; Dal. 1922-2-49.

(2) Poitiers, 16 mai 1922; Dal. 1922-2-137.

découler comme contre-partie des avantages de cette propriété, mais à la garde de ces choses : que quelque large que soit cette expression de « chose », il n'apparaît pas qu'elle puisse comprendre les immeubles en même temps que les choses mobilières. Que l'existence de l'article 1386 n'aurait pas raison d'être si l'article 1384 s'appliquait aux immeubles.. Qu'on ne peut objecter que le législateur n'a voulu viser dans l'article 1386 que la situation particulière du propriétaire qui n'a pas la garde de son immeuble; mais que les articles 1382 et 1383 comprenaient déjà les éléments de la responsabilité entraînée par le défaut d'entretien ou le vice de construction du bâtiment dont la ruine a causé le dommage.

« Attendu par suite qu'il n'y a lieu de substituer cette *conception jurisprudentielle* à celle manifestée par le législateur dans les articles 1382, 1383 et 1386 du Code civil et consacrée par une *jurisprudence certaine* ».

Malgré la loi de 1922, la Chambre civile de la Cour de Cassation s'inspirant des critiques relatives à l'incendie décida également par son arrêt du 26 juin 1924 (1), que l'article 1384 est inapplicable aux immeubles et que pour ceux-ci, seul peut jouer l'article 1386 moyennant la preuve du défaut d'entretien ou du vice de construction.

La Chambre des Requêtes maintint cette thèse dans son arrêt du 10 février 1925 (2).

Ainsi, l'article 1384 ne devait régir que les meubles : Distinction purement arbitraire si l'on admet avec la jurisprudence sanctionnée par la loi de 1922 que la disposition de l'article 1384, alinéa 1 *in fine* a une valeur propre, distinction

(1) Dal. 1924--1-159.

(2) *Gaz. Pal.*, 1925-2-14. Dans le même sens: Trib. Civ. du Havre du 11 février 1927; *Gaz. Pal.*, 20 mars 1927. — Trib. Civ. Lyon, 25 mars 1927. *Rec. assur.*, 1927-214.

d'ailleurs appréciée par les Tribunaux eux-mêmes de la manière la plus diverse :

C'est ainsi qu'un arrêt de la Cour de Poitiers du 25 octobre 1926 (1) a appliqué l'article 1384 aux treillages d'un court de tennis, dont il retient d'ailleurs l'état défectueux (hauteur insuffisante) comme cause de l'accident produit par une balle allant blesser un spectateur à l'extérieur.

Cette décision est curieuse à divers titres :

1. — L'arrêt n'a pas appliqué l'article 1384 à la balle elle-même, l'intervention du fait de l'homme étant trop flagrante.

2. — Il ne recherche pas la faute de l'homme (art. 1382) qui eût pu cependant être facilement retenue, la maladresse ayant consisté dans le fait de frapper avec trop de violence la balle et de la faire ainsi rebondir trop haut.

3. — Les juges ne peuvent s'empêcher de retenir l'état défectueux du treillage, ce qui nous ramène à la jurisprudence antérieure aux arrêts de 1919.

4. — L'arrêt retient le « fait » du treillage qui en toute hypothèse ne saurait être considéré comme un meuble.

Cet arrêt est un exemple plaisant de la confusion dans laquelle se débat la jurisprudence.

Subitement, un revirement absolu (2) vient de se manifester dans la jurisprudence de la Cour de Cassation.

Par un arrêt du 6 mars 1928 (3), la Chambre des Requêtes décida d'appliquer l'article 1384 aux dommages causés par

(1) *Gaz. Pal.* du 19 décembre 1926.

(2) En sens contraire : Chambre des Req., 18 mai 1909 ; *Sir.* 1911-1-493 ; *Dal.* 1909-1-461. *Gaz. Pal.* 1909-2-94.

Chambre civile du 26 juin 1924 ; *Sir.* 1925-1-65 ; *Dal.* 1924-1-159. *Gaz. Pal.* 1924-2-292.

Chambre des Req., 10 février 1925 ; *S.* 1925-1-65 ; *Dal.* 1925-1-97. *Gaz. Pal.* 1925-2-14.

(3) *Gaz. Pal.*, 20 mars 1928.

un ascenseur qui est incontestablement une chose immobilière.

Il s'agissait d'un accident causé par l'ascenseur de l'établissement à un voyageur descendu dans un hôtel. Les causes exactes de l'accident n'ayant pu être déterminées, la présomption de faute de l'article 1384 avait été invoquée contre le propriétaire de l'hôtel.

Il faut remarquer que cet arrêt est au moins logique et concorde avec la loi du 7 novembre 1922 :

« Attendu, dit l'arrêt, que la disposition du paragraphe « premier de l'article 1384 est d'une généralité absolue...; que « ce texte distingue si peu les choses mobilières des choses « immobilières que la loi interprétative du 7 novembre 1922 « qui précise l'exception qu'il convient d'apporter au cas « d'incendie au principe général qu'il énonce, prévoit expressement le dommage causé par l'incendie des immeubles, « exception qui n'aurait pas raison d'être si le gardien d'un « immeuble n'était pas soumis comme le gardien d'un meuble « à la règle édictée par l'article 1384 ».

Le revirement de la Cour de Cassation est d'autant plus curieux que le seul argument invoqué est celui qu'elle tire de la loi du 7 novembre 1922, laquelle était déjà en vigueur lorsqu'ont été rendus les arrêts des 26 juin 1924 et 10 février 1925 (1).

Nous verrons à propos de la jurisprudence des automobiles (2), comment la nouvelle notion de garde dégagée par la Cour de Cassation dans l'arrêt Jeandheur (2) a amené la

(1) La Cour de Paris avait déjà appliqué l'article 1384 au cas d'accidents causés par des ascenseurs :

Paris, 13 décembre 1918; *Dal.* 1921-2-103.

Paris, 16 novembre 1923; *Gaz. Trib.*, 18 février 1924 et 28 janvier 1924; *Dal.* 1924-2-84.

(2) Cf. 2^e partie.

Cour suprême à tirer les conséquences logiques de cette notion, et notamment l'application de l'article 1384 à toutes sortes de choses, mobilières ou immobilières pourvu qu'elles nécessitent une « garde ».

En résumé, malgré les dissidences toujours existantes chez les Tribunaux, et sous réserve de la jurisprudence la plus récente à laquelle nous aurons à consacrer notre deuxième partie, on peut dégager ainsi la notion jurisprudentielle de l'article 1384 au lendemain de la loi de 1922 :

a) L'article 1384, s'il s'applique également aux immeubles, vise en tous cas incontestablement toutes les *choses mobilières inanimées*.

b) Il suffit que la chose ait été *l'agent de transmission du dommage*, sans rechercher si ce dommage a été provoqué par un état défectueux, un vice propre ou un défaut d'entretien de la dite chose.

Cette notion trouve encore contre elle une nombreuse résistance. Les Tribunaux continuent à s'en tenir le plus souvent à la notion du vice propre : le propriétaire d'une automobile est responsable des dommages causés à des tiers par la chaleur dégagée par l'incendie de sa voiture lorsqu'il est établi que cet incendie a eu pour cause *le mauvais entretien* de la voiture, en l'espèce un contact entre la canalisation électrique et le réservoir d'essence (1).

Les autres recherchent le fait et la faute de l'homme : Un fabricant qui livre un siphon d'eau gazeuse atteint d'un vice grave commet une faute qui le rend responsable de l'accident causé par son explosion (2). La Société qui fournit du gaz d'éclairage est présumée responsable en vertu des articles 1384 et 1386 du préjudice causé à des tiers par le mauvais

(1) Nancy, 30 novembre 1926. *Journal Assur.* 1926-386.

(2) Trib. Civ. Seine, 24 mars 1927; *Gaz. Pal.*, 15 avril 1927.

fonctionnement de la canalisation et commet une faute en ne faisant pas réparer en temps utile la voie de gaz. Ici, les juges appliquent simultanément les articles 1382, 1384 et 1386. Il est vrai que c'est le jugement d'un Tribunal consulaire (1).

De même, malgré la jurisprudence que nous allons voir franchir un stade nouveau et que d'aucuns disent définitif (2), la notion de l'article 1384 inapplicable lorsque se manifeste l'intervention de l'homme, trouvera encore de nombreux Tribunaux pour la défendre.

Déjà la Cour de Dijon, 22 juin 1907 (3), disait seul applicable l'article 1382 au cas d'accident causé par une chèvre dont se servaient des ouvriers pour placer des tuyaux dans une tranchée. De même, pour un arrêt de trafic de l'artère d'une ville, par suite de rupture d'une roue de camion passant sur une voie du tramway (4). De même, pour des barriques maniées par l'homme, une barrique étant un objet inerte et nullement dangereux (5).

D'autres arrêts beaucoup plus récents écartent également l'article 1384 au cas d'intervention de l'homme :

La compagnie de chemin de fer n'est pas responsable de l'accident causé par la rupture d'une élingue si cette rupture a été le résultat des conditions défectueuses dans lesquelles a été conduite la manœuvre (6). L'article 1384 est inapplicable aux causes d'accident par un appareil à sulfater au cours d'une manœuvre qu'effectuait un ouvrier pour décharger l'appareil (7).

(1) Trib. Commerce St-Etienne, 5 mai 1927. *Gaz. Pal.*, 30 septembre 1927.

(2) Cf. 2^e partie.

(3) Arrêt précité.

(4) Paris, 15 février 1917, arrêt précité.

(5) Caen, 5 mars 1918. *Rec. Caen*, 1918-1919, page 170. Cpr. Trib. Civ. Nice, 16 février 1920: *Rec. Gaz. Trib.* 1921-2-38.

(6) Paris, 5^e Chambre, 19 juin 1926. *Gaz. Trib.*, 16 octobre 1926.

(7) Montpellier, 31 janvier 1927. *Mon. Midi*, 1^{er} juillet 1927.

Il a été jugé également que, au cas d'accident survenu dans un tir forain, ce n'est pas le fait de la carabine qui a provoqué l'accident, mais le fait de son emploi par le tireur : l'arme chose inerte et inoffensive (1) en soi, devant être considérée comme un simple instrument (2).

L'attitude de la jurisprudence relative à la responsabilité du fait des choses inanimées nous a montré les hésitations des juges, les contradictions entre les divers arrêts, quelquefois même entre les divers considérants d'un même arrêt.

Quant aux conséquences incalculables de la toute dernière jurisprudence, il nous faut pour la mieux comprendre, étudier plus spécialement les décisions relatives aux accidents d'automobiles.

(1) Nous verrons dans la 2^e partie que la notion de danger est la dernière trouvaille de la jurisprudence à propos de l'article 1384.

(2) Rennes, 16 mai 1927. *Rec. Nantes*, 1927-182. Pour la jurisprudence contraire dans cette espèce, cf. *infra* : 3^e partie : *Des choses nécessitant une garde* (chap. II, section 1).

DEUXIÈME PARTIE

L'Article 1384 et les Accidents d'Automobiles

L'évolution de la jurisprudence en matière d'accidents d'automobiles a donné lieu ces dernières années à toute une littérature qui démontre l'importance du problème posé et résolu par la Cour de Cassation.

L'automobile (1) en effet, n'est apparue récemment dans le champ d'activité des hommes et ne remonte véritablement qu'au début du siècle. Mais, le développement considérable de la circulation automobile et la grande fréquence des accidents datent surtout de la période qui a suivi la guerre (2). Ce sont là des phénomènes d'ordre extra-juridique, purement économique et social mais qui sont la cause profonde de l'évolution que nous allons voir se développer avec un rythme toujours plus accéléré dans les décisions de la Cour de Cassation.

Au point de vue de l'ordre chronologique, l'automobile restera donc tout d'abord entièrement étrangère à la théorie de

(1) Nous emploierons le mot *automobile* au féminin malgré le Dictionnaire de l'Académie, car le genre féminin de *automobile* nous semble consacré par l'usage qui sousentend le mot *voiture*, plutôt que celui de *véhicule*. (En ce sens LANCELOT: *Défense de la langue française*, Campagne au *Figaro littéraire* du 24 décembre 1927).

(2) De 303.671 au début de l'année 1922, le nombre des automobiles en France était passé à 855.000 au 1^{er} janvier 1926.

(LE CLEC'H: *Lois nouvelles* du 1^{er} novembre 1927).

la responsabilité du fait des choses inanimées, puis poussé par les besoins de la pratique, on découvrira que l'automobile est essentiellement une chose inanimée et on lui appliquera les subtilités découvertes par la jurisprudence pour l'application de l'alinéa 1 de l'article 1384.

Enfin, l'automobile prendra une place de plus en plus envahissante dans l'application de notre article et c'est elle qui sera l'objet des arrêts les plus audacieux de la Cour de Cassation.

CHAPITRE PREMIER

LA JURISPRUDENCE TRADITIONNELLE APPLIQUE L'ARTICLE 1382

Lorsque les Tribunaux eurent à connaître des premiers accidents causés par des automobiles conduites, il fut admis unanimement que la responsabilité civile était régie par l'article 1382 du Code civil et tout le monde était d'accord pour imposer à la victime de l'accident la preuve de la faute de l'automobiliste.

Un arrêt de la Cour d'Amiens du 27 juillet 1905 (1) applique l'article 1382 au conducteur d'automobile et retient sa faute, en l'espèce une infraction au décret du 10 mars 1899 sur la circulation des automobiles.

On essaya très tôt d'invoquer l'application de l'article 1384, mais la Cour d'Orléans par son arrêt du 25 février 1909 (2) déclare l'article 1384 inapplicable à l'auto conduite. « L'accident, disait cet arrêt, n'est pas dû à la machine inerte qu'est l'automobile abandonnée à elle-même, mais à l'imprudence ou à la négligence de celui qui la met en mouvement et qui lui communique en quelque sorte une partie de son activité. »

« L'automobile, ajoute l'arrêtiste, n'est pas assimilable à la machine à battre ou la lessiveuse mécanique, qui une fois mises en marche, fonctionnent à peu près sans l'inter-

(1) Sir. 1906-2-270.

(2) Dal. 1911-2-307.

« vention de l'homme. L'automobile est sous la direction « constante de son conducteur dont l'intelligence et la volonté jouent un rôle prépondérant dans sa marche ».

L'unanimité des Cours d'appel : Poitiers (1); Grenoble (2); Lyon (3); Douai (4) notamment, disaient à peu près la même chose et se cantonnaient dans l'application de l'article 1382 :

Deux arrêts de la Cour d'Amiens des 6 avril et 1^{er} août 1905 (5) relèvent également la faute et l'imprudence d'un bicycliste qui avait provoqué un accident.

La Cour de Cassation confirma la thèse des Cours d'appel par un arrêt du 22 mars 1911 (6) : Il s'agissait d'une automobile qui avait écrasé un homme couché en travers de la route. Elle décida que l'action ne pouvait être fondée que sur l'article 1382 et que la victime ou son ayant-droit devaient prouver la faute du conducteur.

Cette jurisprudence absolument conforme aux principes de notre Code civil semblait trop au gré de certains, blesser l'équité, pour que l'on ne cherchât pas à y substituer des principes différents. Ces tendances se manifestèrent par divers mouvements de doctrine qui eurent leur répercussion dans les milieux parlementaires.

On estimait que la difficulté pour la victime de prouver la faute, entraînait trop souvent l'échec de son action (7). Des auteurs proposèrent d'appliquer l'idée du risque créé à l'égard des automobilistes, créateurs d'un danger nouveau par l'em-

(1) Cours de Poitiers, 6 juillet 1909; Dal. 1910-5-16.

(2) Cour de Grenoble, 18 novembre 1905; Dal. 1905-2-479.

(3) Cour de Lyon, 26 septembre 1906; Dal. 1907-5-6.

(4) Cour de Douai, 30 décembre 1908; Dal. 1909-5-32.

(5) Sir. 1906-2-269.

(6) Dal. 1911-1-355.

(7) WAHL: Responsabilité relative aux accidents d'automobiles; *Rev. Trim.*, 1908, page 5.

ploi d'un instrument dont l'homme n'est pas complètement maître.

Quelques propositions de loi furent déposées en ce sens au Parlement. En 1906, plusieurs députés, MM. BESNARD, DAUTHY et CHASTENET déposèrent à la Chambre une proposition de loi (5 décembre 1906) portant qu'à l'article 1386 serait ajouté un paragraphe établissant la responsabilité de plein droit du propriétaire d'un véhicule automobile (1).

D'autre part, la Société d'Etudes législatives mettait à l'étude en 1907 la même question et nommait une commission chargée d'élaborer un projet de loi (2). La Commission estimait que la réforme devait être opérée au moyen d'une loi spéciale et non pas d'une adjonction à l'article 1386 (3) : le propriétaire de la voiture automobile était déclaré responsable de plein droit sans qu'il fût besoin de démontrer qu'il ait commis aucune faute. Il pouvait se soustraire à sa responsabilité en prouvant que l'accident ou le dommage avait été provoqué ou aggravé par une faute grave de la victime (4).

Ces divers projets qui semblaient donner satisfaction à l'opinion publique et qui furent approuvés par de nombreux jurisconsultes, n'aboutirent pas. Ils permettent cependant

(1) *Journal Officiel*, Chambre des Députés, Doc. Parlem., 1906; Session extraordinaire n° 522, p. 235.

(2) *Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1907, pages 78 et suiv. Procès-verbal des séances de cette Commission, *ibidem*, pages 78, 79, 239, 242 et 244.

(3) Cf. Rapport de M. A. COLIN, Professeur à la Faculté de Droit de Paris, *ibid.*, 1907, page 280.

(4) Voir en outre sur la question :

SAINTELETTE: Responsabilité des propriétaires d'automobiles, 1908.
ROLLAND: *Rev. Dt. public*, 1910, page 309.

DE DECKER: La théorie du risque et les accidents d'automobiles, Bruxelles, 1912.

CAPITANT: *Gaz. Dal* du 31-5-23.

G. COURTOIS: Les autos écraseurs. *Gaz. Trib.* 12-3-22. *Bullet. semest. de la Société d'Etudes législatives*, 1907 et 1908.

une observation, c'est que la plupart des auteurs estimaient en 1907 et 1908 que la responsabilité de plein droit d'un automobiliste devait être proclamée soit par une addition à l'art. 1386, soit par une loi forgée de toutes pièces, mais qu'en tous cas, elle ne pouvait découler du Code civil en l'état actuel de ses textes.

CHAPITRE II

L'EXTENSION PROGRESSIVE DE L'ARTICLE 1384 AUX AUTOMOBILES CONDUITES

Ce que n'avait pas voulu ou pu faire le législateur, la jurisprudence s'en chargea.

L'automobile, en effet, n'était-elle pas cette chose que l'on a sous sa garde, visée par l'article 1384, alinéa 1 et l'automobiliste (propriétaire ou usager) ne devait-il pas être considéré comme responsable de plein droit des accidents causés par le fait de sa chose?

Cette théorie dont nous avons précédemment étudié la naissance, soulevait maintes objections. On reprit à propos de l'automobile, les arguments soulevés à propos des choses inanimées en général. Qu'entendre, disait-on, par le fait de la chose, par le fait de l'automobile?

Une chose inanimée est incapable de faire, le fait supposant un être, un mouvement actif et propre, et la chose inanimée ne saurait faire (1).

Tel était, en effet, nous l'avons vu, l'esprit du législateur qui lors de la rédaction du texte, n'avait indiscutablement visé qu'un renvoi à la chose animée, c'est-à-dire à l'animal prévu par l'article 1385 qui même gardé par l'homme conserve une certaine initiative dangereuse et parfois *dommageable* pour autrui.

(1) EISMEIN, note précitée sous Cass., 16 juin 1896. S. 97-1-17, et sous Cass., 23 février, 29 et 30 mars 1897; S. 1898-1-65.

SECTION I

Premières applications à l'automobile.

Distinction du fait de l'homme et du fait de la chose.

Pouvait-on parler d'initiative du fait de l'automobile, chose essentiellement inanimée, masse parfois dangereuse, sans doute, mais masse dont l'homme est le cerveau, et le fait de l'auto n'était-il pas en réalité tout simplement le fait de l'homme, et ne devait-on pas s'en tenir à l'application de l'article 1382 qui exige la preuve de la faute comme base de la responsabilité.

Tel n'était évidemment pas le but cherché par les défenseurs de la théorie nouvelle et s'engageant dans la voie de la responsabilité objective, on commença par faire une distinction subtile entre les accidents qui pouvaient être considérés comme causés véritablement par la machine elle-même et ceux qui restaient imputables à son conducteur.

Evidemment, s'il s'agissait d'une voiture abandonnée par son maître et qui en raison de la déclivité du terrain, démarrait seule et allait causer un accident, on s'accordait à ne pas discuter l'application de l'article 1384, alinéa 1, bien qu'il eût été plus aisé et plus conforme aux principes de condamner le maître négligent pour avoir abandonné sa voiture sur un terrain en pente. Mais, lorsqu'il s'agissait d'une auto conduite et en état de marche, la distinction devenait plus subtile et on fut amené dans chaque cas particulier d'accident, à en définir la cause exacte. Était-ce un vice de construction, un défaut d'entretien, un état d'usure, circonstances, qui tout en supposant au fond une négligence de l'homme pouvaient être considérées comme provenant *du fait de la chose*, on appliqua alors le principe de la responsabilité de plein droit de l'article 1384.

Etait-ce au contraire une inobservation du règlement, un excès de vitesse ou telle autre imprudence déterminée, on disait « *fait de l'homme* » et l'on appliquait la théorie traditionnelle de la responsabilité subjective.

C'est à cette distinction qui, pour être subtile, n'en était pas moins rationnelle, que tendent les arrêts de la première période (1907 à 1914).

Tout d'abord, en effet, les Tribunaux proclament que l'article 1384 ne peut s'appliquer que si le dommage est causé par la chose en dehors de la participation de l'homme. Or, l'auto en marche est essentiellement une chose au mouvement de laquelle participe son conducteur. Seuls les articles 1382 et 1383 seraient applicables. C'est ce que disait un arrêt de la Cour de Dijon du 22 janvier 1907 (1) à propos d'un accident causé par une chèvre (outil) maniée par un ouvrier.

L'arrêt précité de la Cour de Cassation du 22 mars 1911 (2) disait également que l'article 1384 était inapplicable à un accident causé par une automobile en marche. Il est juste d'ajouter que l'arrêt de la Chambre des Requêtes se contente d'une simple affirmation disant que, en l'espèce, l'article 1384, alinéa 1, n'était pas en jeu, mais seul l'article 1384, alinéa 3 sur le responsabilité du commettant.

Par contre quelques arrêts de Cours d'appel commencent à distinguer selon que le dommage provient du fait de la chose ou du fait de l'homme. Tels sont les arrêts précités d'Orléans (3) et de Bordeaux (4).

L'arrêt d'Orléans notamment précise que, lorsqu'un accident d'automobile se produit, il n'est pas dû à la machine

(1) Arrêt déjà cité. Cf. 1^{re} partie; Dal. 1910-2-132.

(2) S. et P. 1914-1-213; Dal. 1911-1-355.

(3) Orléans, 25 février 1909; D. 1911-2-307.

(4) Bordeaux, 26 octobre 1909 et 13 mars 1910; D. 1912-2-255.
27 juillet 1910 et 14 décembre 1911; S. 1914-1-213.

inerte, mais à l'imprudence ou la négligence de celui qui la met en mouvement.

La voie était ouverte à l'application de l'article 1384. Dès lors, on devra chercher dans tous les cas s'il y a fait de la chose ou, pour employer le langage des arrêts qui sentaient la faiblesse de l'expression : « vice de la chose ». Dans ce cas, le conducteur sera présumé responsable du fait de sa chose et ce n'est que justice, car ce prétendu fait de la chose couvre en réalité une négligence du possesseur ou de l'usager de la dite chose. Cette présomption de faute sera détruite par la preuve de l'absence de faute et notamment par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure.

Cela n'était pas encore suffisant car le cas fortuit et de force majeure englobe toute une catégorie d'accidents qui relèvent d'événements imprévisibles mais qui proviennent souvent de l'état même de la voiture. On fut ainsi amené à restreindre de plus en plus la notion du cas fortuit et on assimila au vice de la chose toute une série d'événements qu'en langage technique on appelle les risque de route.

Tels furent la rupture de freins (1), la fracture de la fourche de direction (2), l'échappement d'une roue (3), une explosion du moteur (4), le mauvais fonctionnement des freins (5), l'éclatement d'un pneu (6).

Un stade important avait donc été franchi par la jurisprudence dans le sens d'une responsabilité purement objective, car un événement comme un éclatement de pneu peut mathé-

(1) Trib. Seine, 20 octobre 1909; *Lois et Sports*, 1910, p. 31.

(2) Trib. Civil Bruxelles, 30 juillet 1919; *Lois et Sports*, 1912, page 35.

(3) Trib. Seine, 26 février 1908; *Lois et Sports*, 1909, page 168.

(4) Trib. Seine, 10 juin 1903. *Lois et Sports*, 1905, page 60.

(5) Trib. Seine, 30 mars 1912; *Dal.* 1912-5-21.

(6) Paris, 25 juillet 1908; *Lois et Sports*, 1909, page 5.

matiquement échapper aux prévisions de l'homme le plus prudent, d'un *diligentissimus pater familias* (1).

Appliquant cette distinction du vice propre de la chose et du fait de l'homme, la jurisprudence avait ainsi élaboré une théorie qui, réserve faite de sa base historiquement fausse (2) pouvait cependant donner satisfaction à l'esprit juridique tout en englobant de très nombreux cas d'accident : l'application de l'article 1384 était réservée par la jurisprudence au cas où le dommage avait sa cause dans un vice des organes de la machine (3).

Bien entendu, pour utiliser la présomption de l'article 1384, le demandeur devait commencer par prouver le fait servant de base légale à cette présomption (4), c'est-à-dire le vice de la voiture. Cet état de choses résultait généralement d'une expertise ou d'une enquête. A défaut de cette preuve faite par le demandeur, la demande devait être rejetée conformément aux principes du droit et à la logique car, lors d'un accident occasionné par cette sorte de monstre qui n'est ni la machine ni l'homme mais qui est la machine et l'homme, il était normal de présumer (5) que le fait de l'homme l'emportait sur le fait de la chose inerte.

(1) C'est à tort que M. l'Avocat Général LANGELOIS prétend que si le pneu éclate, c'est qu'il a été mal fabriqué; *Gaz. Pal.* 1927-1-410.

Sur l'éclatement de pneu considéré ou non comme car fortuit: Cf. *infra*, 3^e partie, *L'appréciation du cas fortuit* (ch. I, sect. 3).

(2) Cf. 1^{re} partie.

(3) Paris, 7 avril 1922; *Gaz. Pal.* 1922-2-128.

Lyon, 27 octobre 1921 (Rupture de la barre de direction) *Vie automobile*, 10 août 1922.

Lyon, 14 octobre 1922 (rupture d'un pneu) et 24 mars 1923. *Rec.*, périod. assur., 1923, page 33 et 299.

Dijon, 4 juin 1923. *Rec. Dijon*, 1923-98.

(4) C. Civ., art. 1315.

(5) C. Civ., art. 1353.

SECTION II

Le Mouvement en faveur de la généralisation de l'article 1384

Mais cette distinction pour suffisamment juridique qu'elle fût, n'était pas de nature à satisfaire les esprits alarmés par la recrudescence des accidents d'automobiles et par la difficulté de preuve qui incombait trop souvent à la victime. Il est exact qu'en fait la preuve de la faute est souvent difficile à rapporter. Sauf lorsque des constatations immédiates ont été faites, les traces disparaissent rapidement. S'il n'y a pas eu de témoins, l'automobiliste et ses amis peuvent les faire disparaître, déplacer le cadavre de la victime. S'il y en a, les témoins pensent plutôt à porter secours à la victime qu'à vérifier les circonstances exactes de l'accident. Enfin, qui ne sait la méfiance du public à servir de témoin, son désir de ne pas être mêlé à des affaires qui ont leur dénouement en justice. L'écraseur, ajoutait-on, sort presque toujours indemne de l'accident, alors que l'écrasé généralement évanoui, toujours plus ou moins blessé n'est guère en état de prendre l'initiative de recueillir des noms de témoins.

Enfin, il apparaissait également difficile et même presque toujours impossible, de prouver après un accident le vice propre de la chose, base de la présomption de l'article 1384.

A ces arguments d'équité on ajoutait que la machine est le principal et que l'homme n'est que l'accessoire; que l'article 1384, alinéa 1 pouvait donc bien s'appliquer, en tant que le conducteur a sous sa garde une chose inanimée, dans tous les cas où l'on ne pourrait d'une manière certaine attribuer la cause de l'accident au fait de l'homme ou au fait de la chose.

On invoquait enfin les législations étrangères aux termes de la plupart desquelles les chauffeurs sont présumés en

faute (1) et ne s'exonèrent de leur responsabilité qu'en prouvant que l'accident est dû à un événement inéluctable.

Toutes ces considérations étaient uniquement d'équité, mais la pierre d'achoppement était de faire dire à un texte du Code civil ce qu'il ne contenait indiscutablement pas.

Pour arriver à sanctionner la responsabilité de plein droit des automobilistes, il fallait s'attaquer à la distinction faite jusqu'alors par la jurisprudence entre le fait de l'homme et le fait de la chose, l'un entraînant l'application de l'article 1382, l'autre de l'article 1384 (2).

On commença par soutenir que dans l'auto en marche, le fait de la chose, entendu au sens le plus vague du mot et non pas seulement le vice propre de la chose (machinerie, vitesse, etc...) l'emportait sur le fait de l'homme (3) et qu'il était facile d'appliquer dans tous les cas l'article 1384 ainsi que l'avait fait la jurisprudence elle-même en matière de responsabilité des choses inanimées dans des espèces où le fait de l'homme apparaissait comme négligeable par rapport au fait de la chose.

On invoqua notamment le jugement du Tribunal civil de la Seine du 24 janvier 1906 (4) aux termes duquel un aéronaute avait été déclaré responsable d'un accident causé par l'explosion de son ballon. « L'article 1384, disait ce jugement, s'ap-

(1) Autriche: Loi du 9 août 1908, *Annuaire de législation étrangère*, 1909, page 226.

Allemagne: Loi du 3 mai 1909, *ibid.*, 1910, page 81.

Italie: Loi du 30 juin 1912, et pour la législation étrangère en général. Cf. Conclusion, en note.

(2) Pour la critique de la distinction selon qu'il y a fait de la chose ou fait de l'homme: Cf. COLIN et CAPITANT: *Cours élémentaire*, 4^e édition, tome II, page 403 et note I; RIPERT, *Rev. Crit.*, 1919, page 139; 1912, page 202; 1913, page 206. Note Dal. 1922-1-25.

(3) COURTOIS: Les autos écraseurs et l'article 1384, *Gaz. Trib.* du 12 mars 1922.

(4) Cité *supra*, 1^{re} partie; Dal. 1907-2-17.

plique lorsque l'intervention de l'homme a joué un rôle insignifiant ». Et l'on rappelait même le premier arrêt-type du 16 juin 1896 (1) qui a fait sortir de l'ombre l'article 1384, alinéa 1, et déclaré cet article applicable dans une espèce où la machine d'un remorqueur avait fait explosion alors que le capitaine du navire se servait indiscutablement de la machine.

Cette jurisprudence suffisait, dit-on, à combattre la distinction artificielle faite par des arrêts postérieurs entre le fait de l'homme et celui de la chose. Enfin, cette distinction n'était-elle pas elle-même battue en brèche par la jurisprudence la plus récente et l'on citait les arrêts types de 1919 et 1920 (2). Aux termes de l'arrêt du 16 novembre 1920 notamment, avait été déclaré responsable de plein droit l'entrepositaire de tonneaux de résine, de l'incendie transmis par eux, incendie dont l'origine était inconnue. Sans doute, la loi de 1922 était venue écarter l'article 1384 au cas de propagation d'incendie, mais les motifs de l'arrêt avaient en réalité une portée qui ne se restreignait pas seulement à la communication d'incendie. Il contenait déjà en puissance l'abandon de l'ancienne distinction entre le fait de la chose et le fait de l'homme (3).

« Il n'est pas nécessaire disait l'arrêt (pour que le gardien
« d'une chose dommageable soit de droit responsable) que la
« chose ait un vice propre inhérent à sa nature susceptible
« de causer le dommage, l'article 1384 rattachant la respon-
« sabilité à la garde de la chose et non à la chose elle-
« même. »

Dès lors, il suffisait que la chose en garde ait été l'*agent de*

(1) Dal. 97-1-433.

(2) Chambre Civile, des 21 janvier 1919, 16 novembre 1920 et 15 mars 1921; Dal. 1920-1-169; Dal. 1922-1-25.

(3) SAVATIER: La nouvelle interprétation de l'article 1384, *Sem. Jurid.*, 1927, n° 14.

transmission du dommage et disait-on, les automobilistes sont au premier chef ces agents de transmission.

La voie était donc toute tracée à la Cour de Cassation pour qu'elle proclamât une bonne fois la responsabilité générale de l'automobiliste, basée sur l'article 1384.

Par ailleurs, une loi récente du 31 mai 1924 avait établi la responsabilité légale de l'exploitant d'une entreprise de transport par avion (1).

De nouveau, les esprits se tournaient vers le législateur pour que fût sanctionnée la responsabilité de plein droit des automobilistes et que cessât la division des Tribunaux sur l'application de l'article 1384. C'est que la jurisprudence était très partagée sur l'application de cette disposition au dommage causé par la chose inanimée quand elle est actionnée par la main de l'homme. La plupart des jugements rejetaient l'application de 1384 (2).

Par contre, quelques décisions de justice se basant sur les conditions particulièrement dangereuses de la circulation commençaient à appliquer l'article 1384 dans tous les cas d'accidents causés à des tiers par des voitures automobiles (3).

(1) Loi relative à la navigation aérienne. *Journ. Off.* du 3 juin 1924, art. 53: « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes ou aux biens situés en surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. »

(2) Dans le sens de la non-application en cas d'accident causé par une voiture automobile:

Grenoble, 15 novembre 1921. *Gaz. Pal.* 1922-1-499 et les renvois.

Trib. Civil Nantes, 30 janvier 1923; *Rec. assur.* 1923-194.

Montpellier, 3 avril 1922; *Rec. assur.* 1922-459.

Trib. Civil Roanne, 20 novembre 1923. *Gaz. Pal.* 1924-1-230.

Lunéville, 8 février 1924; *Gaz. Pal.* 1924-2-195.

(3) Paris, 7 avril 1922; *Gaz. Pal.* 1922-2-128.

Lyon, 14 octobre 1922; *Rec. assur.* 1923-33.

Lyon, 24 mars 1923; *Rec. assur.* 1923-299.

Dijon, 4 juin 1923; *Rec. Dijon* 1923-98.

Aix, 20 décembre 1923; *Gaz. Trib.*, 22 juin 1923.

Trib. Civil Boulognes-s.-Mer, 15 février 1923; *Gaz. Pal.* 1924-1-608.

La Cour de Cassation allait être appelée à donner son avis et à suppléer à la lenteur des réalisations parlementaires. Faisant acte beaucoup plus de créateur que d'interprète, elle allait inaugurer une audacieuse jurisprudence inspirée beaucoup plus par les nécessités d'ordre pratique que par le respect des textes du Code civil.

L'arrêt BESSIÈRES marque la première étape dans cette nouvelle voie.

CHAPITRE III

L'ARRÊT BESSIÈRES

SECTION I

L'Arrêt du 29 Juillet 1924 ⁽¹⁾

Les époux Bessièrès ont, à la date du 7 janvier 1919, assigné la Société Coopérative l'« ABEILLE » en paiement de 50.000 fr. de dommages-intérêts pour réparation du préjudice résultant d'un accident survenu le 11 juillet 1918, ayant occasionné à la dame Bessièrès de graves blessures. La Compagnie « L'ABEILLE » était propriétaire de la voiture automobile conduite, au moment de l'accident, par le chauffeur Saverne. Le Tribunal civil de la Seine, le 7 juillet 1919, avait déclaré les époux Bessièrès mal fondés tant en leurs conclusions principales qu'en leurs conclusions subsidiaires à fin d'enquête.

Sur appel des époux Bessièrès, la Cour de Paris rendit, le 10 décembre 1920, l'arrêt interlocutoire suivant : « Considé-

(1) Sir. 1924-1-321 et note de M. Paul ESMEIN, Dal. 1925-1-5 et note de M. Georges RIPERT; *Gaz. Pal.* 1924-2-385; *Dal. Heb.* 1924, page 557; *Rec. pér. assur.*, 1924, page 388; *Journ. des assur.*, 1924, page 458; *Gaz. Trib.*, 25 octobre 1924; *Rec. du Havre* 1925-2-8; *Automobilia*, 15 février 1925, p. 31. Cf. en outre, note SAVATIER au Dal. 1925-2-111; note JOSSEMERAND au Dal. 1925-2-105. note APPLETON, Dal. 1925-3-9; note PRUD'HOMME, *Rev. Crit. de Législation et de Jurisprudence*, 1925, page 24; note LEVACON, *Rec. pér. ass.*, 1924, page 421.

« rant que, le 11 juillet 1918, la dame Bessières, qui se trou-
« vait dans sa boutique, fut renversée et blessée par une voi-
« ture automobile, appartenant à la Compagnie « L'Abeille »,
« qui, par suite d'une embardée, était montée sur le trottoir,
« l'avait franchi, avait brisé la devanture et pénétré dans
« l'intérieur de la boutique; que, dans ces circonstances au-
« cune faute ne saurait être reprochée à la victime; consi-
« dérant que les époux Bessières soutiennent, dans leurs con-
« clusions, que la Société doit être déclarée responsable de
« l'accident, soit qu'elle ait eu le tort de confier sa voiture
« au chauffeur Saverne, soit qu'elle lui ait confié une voiture
« en mauvais état d'entretien ou sans examen préalable de
« son état; considérant, sur le premier point que Saverne était
« porteur de son permis de conduire dont il pouvait se ser-
« vir dans les circonstances de la cause, qu'il y a dès lors lieu
« de rejeter ce premier moyen; considérant sur le second
« moyen, que la Cour ne possède pas quant à présent les
« éléments nécessaires pour statuer au fond; que d'autre part,
« et sans qu'il en résulte aucun préjugé sur la responsabilité
« de l'accident, sans tarder davantage de connaître quelles
« peuvent être les conséquences de l'accident à l'égard de la
« victime et de recourir à une seconde expertise, d'ordre mé-
« dical;

« PAR CES MOTIFS, *comment* P..., Expert ; dit qu'il recher-
« chera les conditions dans lesquelles s'est produit l'accident
« et s'il est dû au mauvais état de la voiture, qu'il recher-
« chera également quelles ont été les causes de cet accident
« et notamment s'il a été la conséquence de l'insuffisance de
« résistance ou du défaut de serrage ou d'ajustage des bou-
« lons de la roue de l'automobile ; s'entourera de tous les
« renseignements, se fera communiquer tous documents uti-
« les, entendra les explications des parties, vérifiera et con-
« trôlera leurs dires réciproques ; commet, d'autre part, en

« qualité d'expert, le docteur C... Dit enfin *qu'aucune faute ne peut être retenue à la charge de la victime* ; dit que la *Société Coopérative l'Abeille n'a commis aucune faute en confiant la voiture à Saverne* ; tous droits, moyens et « dépens réservés ».

A la suite de cet arrêt interlocutoire, la Cour rendit, le 6 janvier 1922, l'arrêt définitif suivant : « Considérant qu'il « résulte du rapport de l'Expert que la cassure des boulons « a été la conséquence et non la cause de l'accident, que cet « accident ne peut pas être attribué au mauvais état de la « voiture automobile, que *dès lors, aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie l'Abeille qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384 du Code civil*. Considérant enfin que si les époux « Bessières imputent au chauffeur Saverne la responsabilité « de l'accident, il y a lieu d'observer que le dit Saverne, pour- « suivi devant le Conseil de Guerre sous l'inculpation de bles- « sures par imprudence, a été acquitté par jugement ayant « acquis l'autorité de la chose jugée. Par ces motifs et tous « autres non contraires des premiers juges, confirme le juge- « ment ; condamne les époux Bessières à l'amende et à tous « les dépens d'appel ».

Les époux Bessières formèrent un pourvoi en Cassation contre cet arrêt. Ils ont invoqué à l'appui de ce pourvoi les deux moyens suivants :

Premier moyen. — Violation de l'article 1384 C. civil ; fausse application de l'article 1351 du Code civil en ce que l'arrêt attaqué a rejeté l'action en responsabilité des exposants à raison de l'accident causé par une voiture automobile, dont le chauffeur n'était plus maître, sous l'unique prétexte qu'il n'aurait pas été établi que la voiture confiée au chauffeur Saverne aurait été en mauvais état et alors que la cause de l'accident demeurerait inconnue, alors, qu'en cas d'accident

causé par une chose, ce n'est pas à la victime à faire la preuve de la faute du propriétaire de la chose, et que, pour échapper à la présomption légale de faute qui pèse sur lui en vertu de l'article 1384, c'est au contraire au propriétaire de la chose de faire la preuve du cas fortuit ou de la force majeure et qu'il ne peut suffire, pour faire tomber cette présomption, que le juge constate que la cause de l'accident est demeurée inconnue.

Deuxième moyen. — Violation de l'article 1351 Code civil et de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, de l'article 1384 Code civil en ce que l'arrêt attaqué a rejeté l'action en responsabilité des exposants en tant que fondée sur la faute du chauffeur Saverne, sous l'unique prétexte que le dit Saverne, traduit devant le Conseil de Guerre, sous l'inculpation de blessures par imprudence, avait été acquitté par jugement ayant acquis l'autorité de la chose jugée, alors que le dit jugement émanant d'un Conseil de Guerre et par suite non motivé, ne pouvait emporter chose jugée sur l'existence, en dehors d'un fait punissable, d'un quasi-délit civil.

La Chambre civile, de la Cour de Cassation, dans son arrêt du 29 juillet 1924, a ainsi statué :

Arrêt après délibération en Chambre du Conseil. Sur le premier moyen.

« LA COUR. — Vu l'article 1384, alinéa 1, C. civ.

« Attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé le dommage, ne peut être détruite que
« par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une
« cause étrangère qui ne lui soit pas imputable, qu'il ne suffit
« pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la
« cause du dommage est demeurée inconnue. Attendu que, le
« 1^{er} juillet 1918, une voiture automobile, appartenant à la
« Compagnie de voitures l'Abeille, conduite par le chauffeur

« Saverne, mobilisé, alors en permission, a gravement blessé
« la dame Bessières; que Saverne a été acquitté par le Con-
« seil de Guerre. — Attendu que l'arrêt attaqué décide que
« l'accident ne pouvant être attribué au mauvais état de la
« voiture automobile aucune faute ne peut être retenue à la
« charge de la Compagnie d'Abeille qui détruit la présomp-
« tion de faute pesant sur elle aux termes de l'article 1384,
« alinéa 1 Code civil; qu'en statuant ainsi, il a violé l'article
« susvisé.

« *Sur le second moyen.* — En ce qui concerne la fin de non-
« recevoir (sans intérêt).

« Au fond. — Vu l'article 1351 Code civil attendu que le
« principe d'après lequel les décisions de la justice criminelle
« ont au civil l'autorité de la chose jugée, doit être entendu
« en ce sens que le juge civil ne peut méconnaître ce qui a
« été jugé par le juge au criminel; attendu que l'arrêt attaqué
« déclare qu'il n'y a pas lieu de rechercher si l'accident est
« dû à la faute du chauffeur Saverne, par le motif que celui-
« ci, poursuivi par le Conseil de Guerre sous l'inculpation de
« blessures par imprudence, a été acquitté par jugement
« passé en force de chose jugée; — mais attendu que le juge-
« ment du Conseil de Guerre n'a statué qu'en ce qui con-
« cerne la culpabilité; que, dès lors, il appartenait à la Cour
« d'appel de rechercher si les faits ne constituaient pas un
« quasi-délit entraînant la responsabilité de l'auteur; que dès
« lors l'arrêt attaqué a violé l'article ci-dessus visé. — Par
« ces motifs, casse... »

SECTION II

La portée de l'arrêt

A peine l'arrêt Bessières était-il rendu qu'une controverse célèbre s'engagea sur le point de savoir si la Cour de Cassa-

tion avait voulu ou non sanctionner la responsabilité générale de l'automobiliste basée sur l'article 1384, alinéa 1. Les uns prétendaient que la question n'avait pas été posée à la Cour de Cassation qui n'aurait ainsi statué qu'incidemment (1). D'autres assuraient au contraire que la Cour suprême avait statué d'une manière absolument formelle (2).

Une discussion sur la portée de l'arrêt Bessières n'aurait évidemment qu'un intérêt rétrospectif si nous nous efforcions seulement dans notre travail de dégager l'état du droit actuel créé par la jurisprudence relativement à l'article 1384; mais là n'est pas seulement notre but, nous avons à cœur également de bien marquer les divergences jurisprudentielles et doctrinales que devait nécessairement entraîner une interprétation toute prétorienne de notre article. Aussi nous paraît-il intéressant d'essayer de dégager la portée exacte de l'arrêt Bessières telle au moins qu'elle a pu ressortir du libellé de l'arrêt.

Un premier point absolument certain et sur lequel l'accord a été unanime c'est que la Cour de Cassation a sanctionné la force de la présomption de faute de l'article 1384. Elle déclare expressément que cette présomption ne peut pas seulement être détruite par la preuve contraire de l'absence de faute mais par la preuve formelle d'un fait extérieur au présumé responsable et ayant sa cause dans un des trois éléments suivants : cas fortuit ou de force majeure, fait d'un tiers, faute de la victime.

Mais là n'est pas l'originalité de l'arrêt Bessières. Sans doute il se prononce en ce sens pour la première fois à propos de l'automobile, mais la même thèse avait été déjà proclamée

(1) En ce sens: MM. ESMEIN et SAVATIER.

(2) En ce sens: MM. RIPERT et LANGLOIS, Avocat Général.

par les arrêts de la Cour de Cassation des 21 janvier 1919 (1) et 16 novembre 1920 (2).

Tout autre est le point intéressant de l'arrêt Bessières. En effet, il revêtait une importance particulière en raison de l'hypothèse où la question de l'application de 1384 était posée :

Il s'agissait d'une voiture automobile qui avait causé un accident au cours de sa conduite par un chauffeur et l'on se demandait si l'arrêt s'était prononcé sur l'application de l'article 1384, alinéa 1. En cette matière, l'automobile était-elle décidément cette chose que l'on a sous sa garde ? Fallait-il en finir avec la distinction de la chose considérée comme autonome ou simplement comme instrument de l'homme ? Devait-on penser que l'automobile est dans tous les cas un agent de transmission (3) du dommage et que cela suffit pour l'application de notre article ?

Si telle était la pensée de la Cour de Cassation, il y avait là un revirement de jurisprudence certain puisque par son arrêt de la Chambre des Requêtes du 22 mars 1911 (4) elle avait déclaré cet article inapplicable à l'automobile.

Que telle fut la pensée de la Cour de Cassation, nous allons voir qu'il y avait maintes raisons d'en douter :

Devant le Tribunal, la victime assignait le propriétaire de la voiture automobile comme responsable de l'accident qui lui avait été causé. Elle invoquait tout d'abord la *faute* du propriétaire (imprudence de louer sa voiture à une personne qui n'avait pas un permis militaire valable pour conduire).

Ce premier argument a été rejeté par le Tribunal comme par la Cour, car le chauffeur Saverne était muni d'un permis dont il pouvait se servir comme mobilisé, même en permis-

(1) Dal. 1922-1-25; *Gaz. Pal.* 1919-1-303.

(2) Dal. 1920-1-169; *Sir.* 1922-1-97; *Gaz. Pal.* 1920-2-586.

(3) Cf. arrêts de 1919 et 1920, précités.

(4) Arrêt cité *supra*, Dal 1911-1-354; *Gaz. Pal.* 1911-1-427.

sion ou en traitement dans un hôpital. Sur ce point d'ailleurs le Conseil de Guerre l'avait déclaré non-coupable du délit de blessures par imprudence.

Le demandeur invoquait en outre contre le propriétaire de la voiture la mise en circulation d'une machine à boulons trop faibles (1). C'était là un mélange de moyens tirés des articles 1382 et 1384 : la faute par mise en circulation d'un objet défectueux (1382), et la responsabilité du fait d'une chose défectueuse (1384) (2).

Le Tribunal constate en fait que l'auto avait roulé toute la journée sans défectuosité ni gêne dans les freins. C'est à la suite d'un coup de volant du chauffeur pour éviter un cycliste que s'est révélé le blocage de la roue arrière. Dans ces conditions, « l'accident, dit le jugement, dû à la rupture des boulons et à leur intercalage entre les freins et le tambour de la roue arrière ne peut pas être considéré comme pouvant être attribué à la machine indépendamment du fait du conducteur ». L'article 1384 ne peut donc pas être invoqué.

Sur l'article 1382, il déclare la demande d'enquête non fondée et déboute le demandeur.

Une remarque s'impose sur l'article 1384 : la responsabilité du fait d'une chose ayant provoqué l'accident par une cause indépendante de l'homme (état défectueux) est seule en jeu; en aucune façon les parties ni le Tribunal n'invoquent l'article 1384 comme présomption générale jouant dans tous les cas.

Devant la Cour de Paris (arrêt du 10 décembre 1920), les

(1) L'expert pénal, en effet, trouvait deux boulons de moyeux cassés et avait conclu à l'impossibilité de préciser si cette casse avait eu lieu avant ou après l'accident.

(2) Il est bien certain que cette analyse n'a pas été faite, pas plus devant la première que devant la deuxième juridiction en raison de la confusion qui a toujours régné dans la jurisprudence sur l'application de notre article.

mêmes moyens sont invoqués : le moyen tiré de l'article 1382, sans intérêt pour nous est rejeté.

Sur l'état défectueux de la chose, la Cour tient à se renseigner et commet un Expert à qui elle demande de rechercher si l'accident est dû au mauvais état de la voiture, s'il a été notamment la conséquence de l'insuffisance de résistance ou du défaut de serrage des boulons.

La Cour ne dit pas la conséquence qu'elle tirerait de la conclusion de l'Expert. Elle pourrait conclure soit à la faute pour mise en circulation d'une voiture défectueuse, soit à la responsabilité basée sur l'article 1384 mais uniquement fondée sur le vice et l'état défectueux de la chose. Ici, encore aucune trace de l'application de la présomption générale de l'article 1384

C'est ensuite l'arrêt définitif de la Cour de Paris du 6 janvier 1922 :

Il résulte du rapport de l'Expert commis que la cassure des boulons est la conséquence, et non pas la cause de l'accident. Celui-ci n'est donc pas dû au mauvais état de la voiture. La Cour devait s'en tenir là et dire : pas de vice propre, pas d'état défectueux, l'article 1384 ne joue pas.

C'est alors que le sens de l'arrêt devient équivoque car il contient une phrase ambiguë : « que dès lors aucune faute « ne peut être relevée à la charge de la Cie l'Abeille qui dé-
« truit la présomption de faute pesant sur elle aux termes
« de l'article 1384 ».

Tel quel, cet arrêt est incontestablement mal rédigé. La conséquence à tirer de l'état non défectueux de la voiture était sans doute qu'aucune faute ne pouvait être retenue à la charge de l'Abeille (art. 1382), mais aussi que l'article 1384, alinéa 1 ne pouvait pas jouer, puisque la chose ne semblait pas être la cause indépendante et autonome de l'accident.

Mais la Cour semble dire beaucoup plus dans cette simple

phrase. Sa pensée semble être la suivante : il y a contre l'automobiliste une présomption générale de faute basée sur l'article 1384; en l'espèce cette présomption est détruite par la preuve de l'absence de faute de sa part : Affirmation sur l'étendue de la présomption de l'article 1384 et cause du pourvoi qui s'en empare aussitôt. Dès lors, il suffira à la Cour de Cassation de dire : la Cour s'est trompée, la présomption de l'article 1384 ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère non imputable au gardien : il ne suffit pas qu'il n'ait commis aucune faute ou que la cause reste inconnue (1).

Ainsi, en ne statuant que sur ce point, la Cour de Cassation semble n'avoir rien ajouté de nouveau à son ancienne jurisprudence.

La discussion en effet portait sur cette question : « Par « quoi peut être détruite la présomption de faute de l'article « 1384 » et non sur cette autre : « la présomption de faute « existe-t-elle contre l'automobiliste d'une façon générale? » La Cour de Casation n'avait pas à dire : la présomption générale joue ou ne joue pas puisque la question ne lui était pas posée par le pourvoi.

Que dit le pourvoi? Le premier moyen invoqué consiste en effet, dans la violation de l'article 1384 et la fausse application de l'article 1315 en ce que l'arrêt de la Cour de Paris a rejeté l'action en responsabilité en raison d'un accident causé par une voiture automobile *dont le chauffeur n'était plus maître*, sous l'*unique prétexte* suivant : il n'est pas établi que la voiture a été confiée en mauvais état et que la cause de l'accident

(1) « Attendu que l'arrêt attaqué décide que l'accident ne pouvant être attribué au mauvais état de la voiture automobile, aucune faute ne peut être retenue à la charge de la Compagnie l'Abeille, qui détruit la présomption de faute pesant sur elle aux termes de l'art. 1384, al. I., » qu'en statuant ainsi, elle a violé l'article susvisé. Cf. *supra*.

demeure inconnue, alors que en cas d'accident causé par une chose (1), pour échapper à la présomption légale, le propriétaire ne doit pas se contenter de prouver que la cause de l'accident est inconnue.

Le pourvoi tenait donc pour acquis qu'il s'agissait d'accident causé par une chose, mais il semble bien que le pourvoi vise la chose considérée comme autonome et indépendante de l'action immédiate de son conducteur (accident causé par une voiture dont le chauffeur n'était plus maître).

N'est-ce pas là l'admission implicite de la distinction faite antérieurement par la jurisprudence entre la chose qui est sous l'impulsion de l'homme et celle qui lui échappe?

En outre, il est question d'un accident causé par une chose (l'automobile) et le point de savoir si en l'espèce l'automobile était cette chose suffisamment autonome au moment de l'accident pour en avoir été la cause, est une question d'espèce ou pouvait être considéré comme telle, raison pour laquelle le juge du fait avait une appréciation souveraine.

Enfin, il ne faut pas oublier que le chauffeur avait été acquitté par la juridiction répressive et que depuis 1920, la Cour de Cassation décidait que l'acquittement d'un prévenu ne laissait place à aucune faute civile des chefs de maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements (2). Le fait de l'homme au sens de l'article 1382 n'était donc pas en jeu et on pouvait penser que dans ce cas particulier, seul l'article 1384 pouvait jouer.

A cette dernière observation on répondra que la Cour de Cassation ajoute, par le même arrêt Bessières, que l'acquitte-

(1) Que cette chose soit ou non sous l'intervention de l'homme, question de fait non soumise à la Cour de Cassation.

(2) Cass., 5 mai 1920, *Gaz. Pal.* 1920-1-660; 16 novembre 1919, *Gaz. Pal.* 1920-2-12.

Lyon, 3 juin 1920, *Gaz. Pal.* 1920-2-388.

ment en Conseil de Guerre laisse place à l'appréciation d'un quasi-délit devant la juridiction civile (1). Nous pensons que le quasi-délit auquel fait allusion l'arrêt de la Cour de Cassation est précisément celui constitué par la faute non prouvée (art. 1382) mais simplement présumée (art. 1384).

Il est vrai que depuis l'arrêt Bessières, la jurisprudence semble vouloir permettre à la victime de rechercher une faute civile (art. 1382) indépendante des éléments de culpabilité non retenus par la juridiction répressive (2).

Il n'en est pas moins vrai que là encore une confusion a pu se glisser dans l'esprit de la Cour de Cassation à propos du terme quasi-délit sur lequel de nombreux juristes ne sont pas encore complètement d'accord, et nous persistons à penser que, dans les circonstances de l'espèce à elle soumise, le fait de l'homme au sens de l'article 1382 n'était nullement en jeu.

En résumé, il y a à notre avis de fortes et solides raisons de douter que la Cour de Cassation ait voulu se prononcer d'une manière formelle sur la présomption générale de l'article 1384.

En tous cas, si telle a été sa pensée dès 1924, le moins qu'on puisse dire, c'est que son arrêt était loin de s'exprimer clairement en ce sens.

SECTION III

Controverses et scissions dans la jurisprudence

A peine l'arrêt Bessières était-il rendu qu'une ardente controverse s'éleva sur le point de savoir si la Cour suprême avait

(1) « Mais attendu que le jugement du Conseil du Guerre n'a statué « qu'en ce qui concerne la culpabilité. Que dès lors, il appartenait à la « Cour d'Appel de rechercher si les faits ne constituaient pas un quasi-« délit entraînant la responsabilité de l'auteur » (arrêt précité).

(2) Cf. 3^e partie: De l'influence de la chose jugée au criminel.

pris nettement partie pour l'application de la présomption générale de l'article 1384 à l'automobiliste.

Auteurs et Tribunaux, à coup d'arguments, d'attendus et de considérants, interprétèrent chacun à leur manière le fameux arrêt.

Sans doute, en doctrine on fut rapidement d'accord pour admettre que la Cour de Cassation s'était montrée favorable à l'extension de l'article 1384, mais les jurisconsultes différaient sur la portée qu'il convenait d'attribuer à l'arrêt du 29 juillet.

Les uns estimaient que ce n'est qu'implicitement et en quelque sorte par surprise que la Cour s'était prononcée. Pour M. ESMEIN, la question de l'application de 1384 n'avait pas été posée. « Depuis l'arrêt de la Chambre civile du 21 janvier 1919, écrit-il (1), la jurisprudence de la Cour de Cassation est bien fixée en ce sens que la présomption de faute de l'article 1384, alinéa 1 ne peut être écartée que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou non imputable au gardien. C'est en effet le motif que donne l'arrêt ci-dessus (arrêt Bessières) à la cassation qu'il prononce *et c'est la seule chose* qu'il dise expressément ». Il est juste d'ajouter que M. ESMEIN estime que la Cour prend *implicitement* partie sur la question (2).

M. SAVATIER partage également cette opinion (3) : « Nous ne croyons pas, dit-il, que cet arrêt ait vraiment statué sur la question qui divise aujourd'hui les Tribunaux. L'arrêt

(1) Note au Sirey 1924-1-321.

(2) « Une décision ne pouvant être cassée pour un motif erroné, lorsque la Cour Suprême peut aux constatations du Juge du fond adapter le moyen de droit exact (Cass. Civ. 19-11-13, S. et P. 1915-1-78), l'arrêt ne pouvait être que si la Chambre Civile estimait l'article 1384, alinéa I, applicable même lorsque l'accident ne peut être attribué au vice de la machine. »

(3) Dal. 1925-2-41.

« de la Cour de Paris que la Chambre civile a cassé admettait
« déjà l'application de l'article 1384 à l'accident alors liti-
« gieux; le pourvoi, loin de critiquer le principe de cette appli-
« cation soutenait seulement que la Cour de Paris n'en avait
« pas déduit exactement les conséquences. *A aucun moment*
« *par suite, la Cour de Cassation n'a eu à examiner le prin-*
« *cipe de l'application de l'article 1384 à la place de l'article*
« 1382 aux accidents d'automobile, principe que, ni l'arrêt
« attaqué ni le pourvoi ne semblent mettre en doute ».

M. SAVATIER ajoute aussi d'ailleurs que la Cour de Cassation s'est prononcée au moins implicitement (1).

D'autres jurisconsultes, les plus nombreux, il faut le reconnaître, pensent au contraire que l'arrêt Bessières ne se contente pas de donner une appréciation plus ou moins favorable mais tranche d'une manière formelle la question.

Tel est l'avis de M. JOSSERAND : Pour lui, la Cour de Cassation se range à une interprétation plus large de l'article 1384 et place sous sa maîtrise tous les accidents d'automobiles sans distinction (2).

« S' imagine-t-on, écrit M. RIPERT, en commentant l'arrêt
« Bessières (3), que la Cour de Cassation ait l'habitude de
« rendre des décisions à grand fracas et de prononcer contre
« les automobilistes des arrêts de règlement? Le pourvoi qui
« lui était soumis était fondé sur la violation de l'article 1384.
« Si la Chambre civile avait estimé que cet article était inap-
« plicable dans l'espèce, elle aurait rejeté le pourvoi parce

(1) « Il n'en est pas moins vrai qu'en cassant l'arrêt comme trop favorable à l'automobiliste dont la présomption de faute aurait été, dit-elle, trop facilement écartée, la Cour de Cassation paraît marquer implicitement une approbation morale pour l'application rigoureuse de l'art. 1384 aux accidents d'automobile. »

(2) D. P. 1925-2-105.

(3) Note, Dal. 1925-1-5.

« que l'arrêt attaqué ne relevait pas la faute du conducteur ».

Signalons enfin dans le même sens, l'opinion de M. l'avocat général LANGLOIS qui a conclu tant dans l'affaire Bessières que trois ans plus tard dans l'affaire JEANDHEUR (1).

Lors de cette dernière affaire, en parlant de l'arrêt Bessières, l'avocat général LANGLOIS s'exprimait ainsi (2) : « J'ai « un souvenir très précis des débats qui se sont engagés. J'ai « moi-même conclu dans cette affaire et il n'existe dans l'esprit d'aucun des magistrats devant lesquels j'ai l'honneur « de parler le moindre doute sur la portée de l'arrêt qui était « intervenu... » (3). Et auparavant, il avait dit : « Messieurs, « il faut ne pas connaître ou il faut oublier les règles de votre « institution, votre jurisprudence et votre tradition, pour « raisonner de cette façon (dire que la question n'a pas été « résolue). Si vous aviez estimé que les chauffeurs d'automobiles n'étaient responsables qu'en vertu de l'article 1382, « comme l'arrêt attaqué constate qu'aucune faute ne pouvait « être relevée à la charge du chauffeur... vous auriez, aux « motifs donnés par la Cour d'appel de Paris, substitué un « motif de droit consistant à dire : l'article 1382 est seul applicable, le juge du fond, raisonnant sur des circonstances « qu'il ne nous appartient pas d'affirmer ou de dénier, qu'il « nous appartient seulement d'apprécier (et notre appréciation concorde avec la sienne), a déclaré qu'il n'y avait point « de faute relevée à la charge du chauffeur; l'arrêt devait « être maintenu et vous auriez rejeté le pourvoi. Voilà quelle

(1) Cf. *infra*.

(2) Conclusions Avocat Général LANGLOIS, s. Cass., 21 février 1927; *Gaz. Pal.* 1927-1-408.

(3) Les Avocats, qu'il soient ceux des parties ou de la Société, ne craignent pas d'affirmer qu'ils connaissent l'état d'esprit des Magistrats devant lesquels ils plaident.

« aurait été la solution de cette affaire si vous aviez jugé l'art. 1384 inapplicable ».

En somme, les arguments invoqués par les jurisconsultes se résument ainsi : « Si la Cour de Cassation avait estimé que l'article 1384 ne visait pas les automobilistes, elle aurait substitué aux motifs donnés par la Cour de Paris un motif de droit consistant à dire que l'article 1382 était seul applicable ».

Nous avons déjà répondu (1) que dans l'espèce l'article 1384 pouvait parfaitement jouer en dehors de la présomption générale, et comme sanctionnant la responsabilité du conducteur d'une voiture cause de l'accident, soit que cette voiture échappât à la maîtrise de son conducteur (circonstances retenues par le pourvoi) soit que pour des raisons de fait échappant au contrôle de la Cour de Cassation elle ait constitué, au moment même de l'accident, cette chose suffisamment autonome, pour justifier l'application de notre article.

Mais, toutes ces distinctions subtiles n'étaient pas soumises à la Cour de Cassation qui n'a répondu clairement que sur la question de force de la présomption.

Quelle que soit la certitude de M. l'avocat général LANGLOIS, sur l'opinion des magistrats qui ont statué dans l'affaire Bessières, il faut croire que la Cour n'a pas su ou voulu donner dans son arrêt l'expression de cette certitude.

Il suffit en effet d'interroger la jurisprudence immédiatement postérieure et on s'aperçoit aussitôt que la controverse se déroule dans les prétoires beaucoup plus violemment encore que dans la Faculté.

Une véritable scission dans les Tribunaux se manifeste tant à Paris que dans la province.

Les juridictions saisies de la question se partagent en deux

(1) Cf. section 2.

camps. Les unes statuent dans le sens de l'application de la présomption générale de l'article 1384 aux automobilistes.

En ce sens et dans l'ordre quasi-chronologique :

Paris (cinquième Ch.), 18 octobre 1924 (1).

Trib. civil Seine (4^e Ch.), 29 octobre 1924 (2).

Trib. civ. Mende, 12 novembre 1924 (3).

Trib. civ. Seine (14^e Ch.), 2 décembre 1924 (4).

Riom, 19 novembre 1924 (5).

Douai (prem. Ch.), 16 décembre 1924 et 10 février 1925 (6).

Trib. civ. Seine (14^e Ch.), 5 décembre 1924 (7).

Trib. civ. Versailles, 16 décembre 1924 (8).

Trib. civ. Gaillac, 27 janvier 1925 (9).

Trib. civ. Chateaubriant, 30 janvier 1925 (10).

Poitiers (2^e Ch.), 18 février 1925 (11).

Nancy (prem. Ch.), 27 mars 1925 (12).

Lyon, 27 novembre 1924 (13).

Trib. civ. Lectoure, 10 avril 1925 (14).

Douai (prem. Ch.), 4 mai 1925 (15).

Lyon, 27 décembre 1924 (16).

Trib. civ. Seine (14^e Ch.), 4 mai 1925 (17).

(1) *Gaz. Pal.* 1924-2-757. *Dal.* 1925-2-41; *Rec. Assur.* 1924-400.

(2) *Gaz. Pal.* 1924-2-692.

(3) *Gaz. Pal.* 1924-2-720; *Rec. assur.* 1924-402.

(4) *Gaz. Pal.* 1925-1-119.

(5) *Gaz. Pal.* 1925-1-176; *Dal.* 1925-2-41.

(6) *Gaz. Pal.* 1925-1-427; *Dal.* 1925-2-41; *Rec. Douai* 1925-41.

(7) *Gaz. Pal.* 1925-1-427.

(8) *Gaz. Pal.* 1925-1-484.

(9) *Gaz. Pal.* 1925-1-427.

(10) *Gaz. Pal.* 1925-1-427.

(11) *Gaz. Pal.* 1925-1-503; *Dal.* 1925-2-41.

(12) *Gaz. Pal.* 1925-1-756; *Journ. assur.* 1925-168.

(13) *Mon. Jud.*, Lyon, 7 avril 1925.

(14) *Gaz. Pal.* 1925-2-113; *Dal.* 1925-2-105.

(15) *Gaz. Pal.* 1925-2-112.

(16) *Mon. Jud.*, Lyon, 1^{er} mai 1925.

(17) *Gaz. Trib.*, 26 juin 1925.

Trib. civ. Seine (14^e Ch.), 30 avril 1925 (1).

Trib. civ. Meaux, 18 juin 1925 (2).

Rouen (prem. Ch.), 17 mars 1925 (3).

Paris (5^e Ch.), 13 janvier 1926 (4).

Paris (7^e Ch.), 26 juillet 1926 (5).

Chambéry, 26 octobre 1926 (6).

Alger (prem. Ch.), 1^{er} décembre 1926 (6).

Ont statué, au contraire, dans le sens de la non-application de la présomption :

Trib. civ. Le Havre, 13 décembre 1924 (7).

Trib. civ. Gien, 3 décembre 1924 (8).

Trib. civ. Bordeaux, 9 décembre 1924 (9).

Trib. civ. Valence, 16 décembre 1924 (10).

Trib. civ. Le Havre, 24 janvier 1925 (11).

Trib. civ. Tulle, 27 janvier 1925 (12).

Trib. civ. Vienne, 22 janvier 1925 (13).

Trib. civ. Lyon, 3 janvier 1925 (14).

Nîmes, 9 janvier 1925 (15).

Poitiers (prem. Ch.), 16 février 1925 (16).

Trib. civ. Seine (4^e Ch.), 21 février 1925 (17).

(1) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 4.

(2) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 9.

(3) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 1.

(4) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.

(5) *Gaz. Pal.* 1926-2-629.

(6) *Gaz. Pal.* 1927-1-170.

(7) *Gaz. Pal.* 1925-1-243; *Rec. du Havre* 1925-2-9; *Rec. assur.* 1924-413.

(8) *Gaz. Pal.* 1925-1-243; *Rec. assur.* 1924-408.

(9) *Gaz. Pal.* 1925-1-119; *Rec. assur.* 1924-415.

(10) *Gaz. Pal.* 1925-1-276.

(11) *Gaz. Pal.* 1925-1-431.

(12) *Gaz. Pal.* 1925-1-431.

(13) *Gaz. Pal.* 1925-1-431; *Journ. Grenoble* 1925-153.

(14) *Gaz. Pal.* 1925-1-309; *Dal.* 1925-2-41. *Gaz. Trib.*, 16 mars 1925.

(15) *Gaz. Pal.* 1925-1-306; *Dal.* 1925-2-41; *Journ. assur.* 1925-162; *Mon. Jud. Midi* 1925-90.

(16) *Gaz. Pal.* 1925-1-484; *Gaz. Trib.*, 11 mai 1925.

(17) *Gaz. Pal.* 1925-1-503.

Trib. civ. Rennes, 13 février 1925 (1).
Trib. civ. Saint-Brieuc, 21 janvier 1925 (2).
Trib. civ. Narbonne, 2 juillet 1925 (3).
Trib. civ. Narbonne, 11 juillet 1925 (4).
Trib. civ. Seine (prem. Ch.), 21 avril 1925 (5).
Trib. civ. Lorient, 29 avril 1925 (6).
Trib. civ. Seine (4^e Ch.), 9 mai 1925 (7).
Douai (2^e Ch.), 22 mai 1925 (8).
Rennes (3^e Ch.), 16 juin 1925 (9).
Trib. civ. Valence, 16 juin 1925 (10).
Trib. civ. Dijon, 29 juin 1925 (11).
Trib. civ. Lyon, 9 juillet 1925 (12).
Trib. civ. Avranches, 23 juillet 1925 (13).
Bourges, 27 octobre 1925 (14).
Nancy (prem. Ch.), 22 juillet 1925 (15).
Trib. civ. Seine (4^e Ch.), 28 octobre 1925 (16).
Trib. civ. Clermont-Ferrand, 13 nov. 1925 (17).
Amiens (prem. Ch.), 13 janvier 1926 (18).
Lyon, 3 mai 1926 (19).

(1) *La Loi*, 11 avril 1925.

(2) *Gaz. Trib.*, 16 mars 1925; *Journ. assur.* 1925-166.

(3) *Mon. jud. Midi*, 1^{er} octobre 1925.

(4) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 11, et *Mon. jud. Midi*, 1^{er} octobre 1925.

(5) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 2.

(6) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 3.

(7) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 5.

(8) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 6.

(9) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 7.

(10) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 8.

(11) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 10.

(12) *Rec. assur.* 1926-50.

(13) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 12.

(14) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 13.

(15) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.

(16) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 14.

(17) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926, sous note 16.

(18) *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.

(19) *Mon. Jud. Lyon*, 21 janvier 1927.

Trib. civ. Bordeaux (2^e Ch.), 18 juin 1926 (1).

Trib. civ. Valenciennes (prem. Ch.), 22 juillet 1926 (2).

Trib. civ. Chalon-sur-Saône, 13 novembre 1926 (3).

Cour de Dijon, 22 novembre 1926 (4).

Parmi cette abondance de documents, il est intéressant de rechercher quels sont les principaux motifs invoqués par les Tribunaux car, en effet, s'il est vrai que l'arrêt Bessières a statué sur l'application de 1384, au moins doit-on convenir qu'il a procédé par affirmation et n'a donné aucun motif de sa décision.

L'arrêt de renvoi de la Cour de Rouen du 4 mars 1926 (5) (Aff. Bessières), marque l'hésitation de cette Cour à suivre la Cour suprême.

Pour retenir la responsabilité du chauffeur Saverne préposé de la Compagnie l'Abeille, la Cour de Rouen s'exprime ainsi : « Attendu que, pour que sa responsabilité doive être retenue il suffit *qu'il n'ait pas pris toutes les précautions nécessaires* pour maintenir sa direction et rendre inoffensif à l'égard des tiers un engin mécanique doué d'une force propre et susceptible comme le fait s'est produit, *après avoir échappé à la direction de l'homme*, d'entraîner par lui-même un grave préjudice à des tiers. Or, attendu que les circonstances même de l'accident révèlent que Saverne n'a pas pris les précautions indispensables puisque la voiture automobile n'était pas soumise à sa direction et obéissant à sa propre impulsion a traversé le large trottoir, franchissant une marche élevée et ayant brisé la devanture d'un

(1) *Gaz. Pal.*, 16 janvier 1927.

(2) *Gaz. Pal.*, 16 janvier 1927.

(3) *Gaz. Pal.*, 2 février 1927.

(4) *Gaz. Pal.*, 1927-1-169.

(5) *Dal. Heb.* du 7 octobre 1926; *D. H.*, 1926, page 413.

« magasin est allée atteindre la dame Bessières à l'intérieur de la maison... »

Puis, la Cour de Rouen statue sur le moyen tiré de l'article 1384, alinéa 1 :

« Attendu qu'il est superflu de rechercher une base de décision dans la présomption de faute qui est édictée par cette disposition, alors que la réalité de la faute civile est d'ores et déjà démontrée, mais que de ce qui vient d'être posé résulte, *que s'il en était besoin*, on y pourrait aussi trouver un motif suffisant d'accueillir la demande des époux Bessières ».

Cet arrêt est assez particulièrement rédigé.

En fait, la Cour de Rouen estime, ce qui était l'évidence même, que des précautions nécessaires n'ont pas été prises et cela suffisait pour retenir l'imprudence au sens de l'article 1383. Point besoin n'était de faire appel à l'article 1384 et allant même plus loin, nous pensons que la grande majorité des Cours et Tribunaux aurait pu comme le fait la Cour de Rouen, décider par les circonstances de l'accident, que la négligence du chauffeur est prouvée par application des règles de la preuve (art. 1349 et 1353 du Code civil).

Mais dans la deuxième partie de son arrêt, la Cour semble faire acte de politesse envers la Cour de Cassation et alors qu'elle venait de fonder la responsabilité du chauffeur sur les articles 1382 et 1383, elle éprouve le besoin de dire que si besoin était, on pourrait en effet se servir de la présomption générale de l'article 1384, alinéa 1 (1).

Les arrêts et jugements immédiatement postérieurs à l'arrêt Bessières manifestent la même hésitation.

(1) Cette répugnance de la Cour à faire jouer l'article 1384 se manifeste également dans ce fait qu'elle n'approuve qu'*in fine* le moyen tiré de l'art. 1384, alors qu'il était le premier moyen dans l'ordre des arguments invoqués.

Chez ceux qui se prononcent contre l'application de l'article 1384, on trouve la distinction chère à la jurisprudence traditionnelle entre la chose considérée comme étant ou non sous l'impulsion de l'homme (1).

D'autres font une semblable distinction, mais selon que la cause de l'accident consiste ou non dans un état défectueux ou un vice intrinsèque de la chose (2).

Dé nombreux considérants, commentant l'arrêt Bessières, émettent l'idée que la Cour n'a statué sur l'article 1384 que parce que l'article 1382 avait été écarté du débat, que l'arrêt est donc un arrêt d'espèce et n'a aucune portée générale (3).

(1) En ce sens :

Amiens (1^{re} Ch.), 13 janvier 1926.
Nancy (1^{re} Ch.), 22 juillet 1925;
Seine (1^{re} Ch.), 21 avril 1925;
Seine (4^e Ch.), 9 mai 1925;
Douai (2^e Ch.), 22 mai 1925;
Trib. Valence, 16 juin 1925;
Trib. Civil Dijon, 29 juin 1925;
Avranches, 23 juillet 1925;
Bourges, 27 octobre 1925;
Seine (4^e Ch.), 28 octobre 1925;
Clermont-Ferrand (2^e Ch.), 13 novembre 1925; *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.
Cour de Dijon, 22 novembre 1926; *Gaz. Pal.*, 1927-1-165.
Trib. Civil Lyon, 9 juillet 1925; *Rec. assur.* 1926-50.
Trib. Civil Chalon-s.-Saône, 13 nov. 1926; *Gaz. Pal.*, 2 févr. 1927.
Trib. Civil Valenciennes (1^{re} Ch.), 22 juillet 1926; *Gaz. Pal.*, 16 janvier 1927, ce dernier arrêt particulièrement motivé.

(2) En ce sens :

Lorient, 29 avril 1925.
Trib. Civil Narbonne, 11 juillet 1925.
Clermont-Ferrand, 13 novembre 1925; *Gaz. Pal.*, 7 et 8 févr. 1926.
Lyon, 3 mai 1926; *Mon. jud. Lyon*, 21 janvier 1927.
Trib. Civil Bordeaux (2^e ch.), 18 juin 1926; *Gaz. Pal.*, 16 janvier 1927, et Jurisprudence belge :
Bruges, 15 décembre 1926; S. 1927-4-22.
Termondes, 3 décembre 1927; S. 1928-4-9.

(3) En ce sens :

Trib. Seine (4^e ch.), 9 mai 1925;
Rennes (3^e Ch.), 16 juin 1925;
Trib. Civ. Valenciennes, 16 juin 1925;
Trib. Civ. Clermont-Ferrand (2^e Ch.), 13 novembre 1925; *Gaz. Pal.* des 7 et 8 février 1926.

Enfin, quelques-uns précisent qu'une telle présomption générale n'est nullement dans le Code civil et qu'il appartient au législateur et non à la Cour de Cassation de créer un nouvel état de droit (1).

(1) « Considérant..... : que l'augmentation sans cesse croissante de la circulation des automobiles, les dangers qui peuvent en résulter pour la sécurité publique ne sauraient permettre d'étendre, à des cas que n'a prévus et que n'a pu prévoir ni réglementer l'article 1384; que la loi est la Loi, qu'elle doit être observée et appliquée telle qu'elle existe actuellement, qu'il serait contraire aux principes de la séparation des pouvoirs de lui donner sous des prétextes quelconques une portée qu'elle n'a pas;... »

AMIENS (1^{re} Ch.), 13 janvier 1926; *Gaz. Pal.* des 7 et 8 février 1926.

« Attendu... que le Législateur de 1804, en édictant les règles générales de la responsabilité et en instituant la présomption de l'article 1384, alinéa I, n'a certainement pas eu la pensée de subordonner à l'élément matériel, c'est-à-dire la chose inanimée, l'élément spirituel qui seul a le pouvoir de s'en servir suivant sa destination, de la mettre en action et d'en régler le mouvement... »;

NANCY (1^{re} Ch.), 22 juillet 1925; *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.

« Considérant enfin, que la fréquence des accidents d'automobiles, quel que regrettable qu'ils puissent être et la difficulté de rapporter, dans de nombreux cas, la preuve de la faute du conducteur, ne permet pas aux Cours et Tribunaux de se substituer au législateur, à qui il appartient seul d'édicter des règlements dérogatoires au droit commun... »;

RENNES (3^e Ch.), 16 juin 1925; *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.

« C'est au législateur seul à édicter une pareille mesure dérogatoire au droit commun »;

Cour d'ALGER; *Dal. Heb.* 1926-386.

« Attendu qu'il apparaît tout d'abord que le système préconisé soudainement par la Cour de Cassation dans l'arrêt sus-rappelé constitue une innovation hardie et quelque peu draconienne à l'égard du gardien de la chose dont le législateur ne pouvait prévoir l'existence au moment de la rédaction du Code Civil; que si l'on peut trouver naturelle l'évolution spontanée de la science et les transformations successives de ses méthodes et de ses procédés, il semble plus difficile d'accueillir dans une matière aussi rigide que le droit des modifications essentielles sans une intervention préalable du législateur; que cette intervention paraît d'autant plus indispensable que ce législateur s'est toujours efforcé de modifier ou d'adapter aux exigences nouvelles les textes anciens par des prescriptions spéciales; que dans le domaine juridique les exceptions aux principes généraux ont toujours fait l'objet de dispositions particulières et qu'à défaut de précisions plus expresses, l'époque à laquelle ces dispositions sont intervenues a eu pour effet d'en fixer exactement la portée; que l'article 1384 du Code Civil en est lui-même un exemple puisqu'il a, par deux fois, les 20 juillet 1899 et 7 novembre 1922, subi l'influence du législateur pour quelques-unes des prescriptions qu'il con-

Par contre, les arrêts qui adoptent la thèse, si thèse il y a de l'arrêt Bessières, justifient assez médiocrement leurs décisions.

La Cour de Paris (5^e et 7^e Ch.) a approuvé très rapidement l'application de l'article 1384 (1).

Il ne faut nullement s'en étonner, le même toit abritant à Paris la Cour d'appel et la Cour de Cassation et d'autre part, la jurisprudence de Paris s'étant toujours montrée très libérale dans le sens de l'évolution jurisprudentielle.

« tenait; que cette influence ne s'est toutefois pas exercée sur son § 1^{er}, « qui est précisément celui que vise la Cour Suprême dans son arrêt du « 29 juillet 1924, que ces considérations ont causé sans doute la prévention « que l'on retrouve chez les partisans du second système à l'égard de l'in- « novation apportée par la Cour de Cassation en matière d'accidents impu- « tés aux voitures automobiles et ont inspiré cet argument historique qu'a « mis en relief la Cour d'Appel d'Angers dans un récent arrêt (20 avril 1926, « *Gaz. Pal.* 1926-2-67);

« Que cette critique peut s'étayer aussi de cette considération que l'ar- « ticle 1384, § 1^{er} renferme dans ses termes une exception aux principes « généraux de la responsabilité en matière délictuelle ou quasi-délictuelle « énoncés aux articles 1382, 1383 Code Civil; que toute exception doit s'in- « terpréter limitativement et qu'en rapprochant les textes des articles 1384, « et 1385, on est amené à conclure que le premier de ces textes ne saurait « viser que des choses véritablement inanimées; qu'en appliquant dès lors « les prescriptions de l'article 1384, alinéa I, à une espèce semblable à celle « qui est actuellement soumise au Tribunal, on ne tiendrait pas un compte « suffisant de l'action de l'homme qui est prédominante; qu'une voiture « automobile peut, alors qu'elle est en stationnement et que son mécanisme « est au repos, être considérée comme une chose inanimée, bien qu'elle « porte en elle le germe de la mobilité, puisque cette mobilité est essen- « tiellement subordonnée à l'impulsion et à la direction que lui assure « son conducteur; qu'il en est autrement lorsque cette voiture a été mise « en marche et que ses éléments mécaniques et l'impulsion de son moteur « sont entièrement soumis au fait et à l'action de l'individu; que le légis- « lateur a lui-même expressément reconnu cette action capitale du chauffeur « sur la machine qu'il est appelé à dominer et à diriger, puisque dans le « décret du 31 décembre 1922, en son article 29, il a prescrit les conditions « spéciales de capacité auxquelles ce chauffeur doit satisfaire. »

Trib. Civ. Valenciennes (1^{re} Ch.), 22 juillet 1926; *Gaz. Pal.* 16 jan-
vier 1927.

(1) 5^e Chambre, 18 octobre 1924; *Dal.* 1925-2-41.

5^e Chambre, 13 janvier 1926; *Gaz. Pal.* des 7 et 8 février 1926 et
1926-1-351.

7^e Chambre, 26 juillet 1926; *Gaz. Pal.* des 7 et 8 février 1926 et
1926-2-629.

Quoi qu'il en soit, les arrêts de la Cour reprennent l'affirmation de la Cour de Cassation sans plus que la Cour suprême, donner le motif de cette application.

Même silence dans les arrêts des Cours de Douai (1) et de Rouen (2). La Cour de Riom (3) ne renonce pas à la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, mais estime que dans tous les cas d'accidents d'automobiles, c'est le fait de la chose qui est cause de l'accident. « La machine, dit l'arrêt en termes assez peu précis, étant la cause génératrice, la mise en marche par l'intervention de l'homme n'étant que la cause occasionnelle ». Même thèse dans l'arrêt de la Cour de Poitiers (2^e Ch.) (4) : « L'accident suffit à prouver que l'automobiliste a perdu le contrôle de la voiture qui au moins un instant a ainsi retrouvé son autonomie » (5).

D'autres juridictions enfin se contentent de justifier leurs décisions et en même temps celle de la Cour de Cassation par la notion de danger.

Les arguments se ramènent à ceci : Il est juste de condamner l'automobiliste en raison du danger que font courir les automobiles (6). Le Tribunal de Meaux notamment estime que l'arrêt Bessières n'a fait qu'adapter l'article 1384 aux nécessités de la pratique (7).

(1) Douai, 16 décembre 1924; Dal. 1925-2-41.

(2) Rouen (1^{re} Ch.), 17 mars 1925; *Gaz. Pal.*, 7 et 8 février 1926.

(3) Riom, 19 novembre 1924; Dal. 1925-2-41.

(4) Poitiers (2^e Ch.), 18 février 1925; Dal. 1925-2-41. Il est plaisant de constater que la veille, la 1^{re} Chambre de Poitiers, 17 février 1925 (Dal, *ibid.*) avait proclamé la thèse exactement contraire.

(5) Ce n'était vraiment pas la peine d'invoquer l'article 1384 et il suffisait de dire que l'automobile était en faute d'avoir perdu le contrôle de sa voiture.

(6) Trib. Seine (14^e Ch.), 30 avril 1925 et

Trib. Civ. Meaux, 18 juin 1925; *Gaz. Pal.* des 7 et 8 février 1926.

(7) Nous sommes entièrement d'accord avec lui, mais c'est cette adaptation qui est infiniment critiquable, car si elle est juste, elle n'en est pas moins anti-juridique.

La juridiction administrative qui, elle, ne s'encombre pas de considérations juridiques, est la véritable expression de cette jurisprudence toute d'opportunité.

Par son arrêt du 22 décembre 1924 (1), le Conseil d'Etat admettait la présomption générale de faute à la charge du conducteur d'une automobile de l'Etat; présomption qui ne pouvait être détruite que par l'une des trois circonstances spécifiées par la Cour de Cassation.

Naturellement, le Conseil d'Etat qui n'a pas à justifier juridiquement sa décision, n'invoque pas l'article 1384. Il se contente d'affirmer que « les conditions particulièrement dangereuses de la circulation automobile à l'heure actuelle doivent faire admettre une présomption de faute à la charge du conducteur d'automobile qui a causé l'accident ».

Le revirement éventuel de jurisprudence de la Cour de Cassation apparaît donc justifié aux yeux du Conseil d'Etat par des conditions uniquement étrangères aux notions juridiques (2).

La juridiction administrative a depuis confirmé sa propre jurisprudence. Le Conseil de Préfecture de la Seine (3) et le Conseil d'Etat (4) ont repris textuellement le motif tiré de la circulation dangereuse des automobiles.

Ainsi, en résumant la situation créée par l'arrêt Bessières, on arrive à cette constatation que malgré de grandes divergences dans la doctrine et surtout la jurisprudence, il semble bien qu'au moins implicitement la Cour de Cassation ait accueilli favorablement l'extension de l'article 1384 aux auto-

(1) Dal. 1925-3-9 et note APPLETON; *Gaz. Pal.* 1925-1-157.

(2) C'est là un exemple topique de la manière différente dont les deux hautes juridictions administrative et judiciaire comprennent respectivement leur mission de dire le droit.

(3) Arrêt du 1^{er} février 1927; *Gaz. Pal.*, 13 et 14 mars 1927.

(4) Arrêts des 9 novembre 1925, 3 mars 1926 et 29 décembre 1926; *Gaz. Pal.* 1926-1-351; *Gaz. Pal.*, 21 et 22 mars 1926; *La Loi*, 25 mars 1927.

mobiles conduites et partant à toutes choses quelles qu'elles soient, même lorsqu'elles sont soumises à la direction et à l'impulsion de l'homme.

Il semble bien également que les raisons déterminantes qui ont poussé la Cour de Cassation soient étrangères à des considérations d'un pur ordre juridique. La Cour Suprême paraît s'être décidée, spécialement pour les automobiles, à raison des difficultés de preuve opposées aux victimes et du nombre croissant d'accidents résultant de l'augmentation chaque jour plus grande du nombre de voitures automobiles.

Ce sont donc, en fait comme l'a dit le Conseil d'Etat, les dangers de la circulation automobile qui ont amené la Cour à affirmer au moins implicitement la présomption générale de 1384. Ce faisant, la Cour de Cassation a dû abandonner la distinction élaborée par la jurisprudence et fondée sur ce que la cause de l'accident est imputable ou non à la chose considérée comme indépendante de l'homme.

Telle est la partie destructive de son œuvre, mais la Cour suprême n'apportait par contre aucune construction juridique. Ce sont les commentateurs de son arrêt qui s'appliquèrent à élaborer des théories juridiques de nature à guider la jurisprudence pour l'avenir.

Evidemment, les auteurs allaient essayer de justifier la théorie nouvelle, chacun selon ses tendances particulières : M. JOSSERAND, commentant l'arrêt Bessières, y voit l'introduction formelle de la notion du risque créé (1). Il souhaite bien entendu que la notion de faute soit écartée de plus en plus du Code civil et ce conformément aux idées soutenues par lui antérieurement (2).

M. ESMEIN (3) tout en acceptant l'évolution, l'estime dange-

(1) Dal. 1925-2-105.

(2) Cf. 1^{re} partie.

(3) Note Sirey 1924-1-321.

reuse pour la jurisprudence elle-même. Pour lui, « les pré-
« somptions ne peuvent être fondées que sur l'observation
« de la fréquence respective de chacune des causes possibles
« d'un accident et aussi par la volonté d'imposer la prudence
« à ceux qui emploient telle ou telle chose. C'est en ce sens
« que la jurisprudence devra s'orienter sous peine d'être
« entraînée elle aussi par l'article 1384 comme par une ma-
« chine puissante dont on n'est plus maître » (1).

Enfin, M. le Professeur RIPERT fait de l'arrêt Bessières un commentaire particulièrement intéressant qui devait tracer à la Cour de Cassation la route nouvelle où elle allait s'engager.

M. RIPERT accueille la notion de danger et cherche à la faire découler du texte même de l'article 1384 par la distinction qu'il y a lieu de faire entre les choses dangereuses (nécessitant une garde) et celles qui sont inoffensives.

C'est cette dernière théorie qu'allait sanctionner la Cour de Cassation dans l'arrêt Jeandheur.

(1) M. ESMEIN ne croyait sans doute pas si bien dire.

CHAPITRE IV

L'ARRÊT JEANDHEUR

SECTION I

Conséquences de l'arrêt Bessières Faut-il généraliser l'article 1384

L'arrêt Bessières qui, sous les réserves que nous avons faites semblait étendre d'une manière générale la présomption de faute de l'article 1384 aux choses inanimées, ne devait pas tarder à entraîner des conséquences inadmissibles.

Qu'il y ait des avantages d'ordre pratique à décider que l'automobiliste sera au cas d'accident présumé, en faute dans tous les cas, cela a pu apparaître évident à quantité de bons esprits. Mais, cette théorie qui semblait avoir été créée pour satisfaire aux besoins de la pratique devait-on l'appliquer aux choses inanimées en général dans tous les cas où l'intervention de l'homme était patente. La conduite d'une voiture automobile n'était en effet qu'une des innombrables manifestations de l'activité humaine. Comment, entraîné sur cette pente allait-on désormais s'arrêter?

Des automobiles, on passait logiquement aux motocyclettes et abandonnant la catégorie des véhicules à moteur, on arrivait automatiquement aux voitures hippomobiles (1) : Que décider dans une collision entre une auto et une voiture à

(1) Paris (5^e Ch.), 30 juin 1926; *Dal. Heb.*, 1926, page 521.

cheval où l'occupant de l'automobile avait été tué par la flèche de la voiture ?

Comme le faisait justement remarquer l'avocat JAUBERT qui plaidait pour les Galeries Belfortaises dans l'affaire JEANDHEUR (1), si l'on adoptait la théorie nouvelle de l'article 1384, il fallait pour rester dans la catégorie de véhicules, appliquer la présomption de faute à celui qui pousse une voiture à bras ou à la nourrice qui pousse sa voiture d'enfant. Il devait en être de même pour la bicyclette. C'est ce qu'a décidé un jugement du Tribunal civil de Lille du 5 juillet 1926 (2).

Les motifs du jugement de Lille montrent bien quelle était la voie dangereuse sur laquelle s'engageait la jurisprudence :
« Pour l'application de l'article 1384, alinéa 1, *in fine*, déclare
« ce jugement, il n'y a pas lieu de rechercher si le dommage
« a été causé par la chose suivant qu'elle était ou non dirigée
« ou maniée par l'homme ou plus ou moins dangereuse. Cette
« distinction ne repose sur aucun fondement logique, ni sur
« l'observation des faits... Au surplus, tout instrument matériel qui accroît la puissance de l'homme en étendue ou en
« vitesse, en est comme le prolongement extérieur, modifie
« nécessairement les conditions normales de l'activité et de
« la circulation sur la voie publique. C'est précisément l'emploi d'un moyen de locomotion plus rapide et plus dangereux qui légitime la présomption de l'article 1384 du Code
« civil... Sous ce rapport, la bicyclette ne présente pas moins
« de dangers et n'est pas moins la cause d'accidents que l'automobile ».

(1) Cass., 21 février 1927. Cf. *infra*.

(2) *Gaz. Pal.* 1926-2-463; *Journ. assur.* 1926-487. La Cour de Cassation avait jugé en sens contraire. *Req.*, 12 juillet 1899; S. 1899-1-97.

Dans le sens de l'inapplicabilité: Trib. Civil de la Seine (4^e Ch.), 1^{er} décembre 1927 (jugement postérieur, il est vrai, à l'affaire JEANDHEUR) et pour le dernier revirement de la jurisprudence. Cf. 3^e partie: Des choses nécessitant une garde.

Si des véhicules on passait aux armes, il fallait dire que celui qui tire au fusil ou au revolver (1) est responsable du dommage causé par l'accident, non pas en vertu de l'article 1382 mais bien de l'article 1384, dommage causé par le fait de la chose que l'on a sous sa garde, sauf à préciser si la chose est l'arme elle-même ou seulement la balle.

Véhicules et armes, il est vrai, dira-t-on, sont essentiellement choses dangereuses et justifient l'application de la présomption de faute.

Mais il ne s'agit pas de savoir si la présomption est justifiée ou non, elle est ou elle n'est pas dans un texte. Et si elle est dans le texte, elle doit être appliquée dans tous les cas. Ainsi fallait-il du moins décider si l'on admettait que l'arrêt Bessières avait une portée générale. Il fallait donc appliquer l'article 1384 à l'ouvrier qui passe dans la rue portant une planche sur l'épaule et éborgne un passant, au promeneur qui balançant sa canne ou son parapluie, atteint son prochain. Et pourquoi ne pas aller jusqu'à décider que si un coup de pied est donné par une personne à une autre le donneur du coup est responsable du préjudice causé comme gardien de la chose dommageable : son soulier.

Poussant l'idée jusqu'au paradoxe, on a pu soutenir que le corps humain n'était lui-même qu'un composé de muscles, nerfs, os et autres matières et que, au cas de dommages causés par le corps au corps (ce que les Romains appelaient : dommage *corpori corpore*), par exemple, au cas de coup de poing, le donneur du coup était responsable du dommage causé par son poing.

Si cet exemple paraît appartenir davantage au domaine de

(1) En ce sens : Cassation, 25 juillet 1927. *Gaz. Pal.*, 11 octobre 1927, applique l'article 1384 au tenancier d'un tir forain pour les accidents occasionnés par le ricochet d'une balle. (Arrêt, il est vrai, postérieur à l'arrêt JEANDHEUR. Cf. 3^e partie: Des choses qui nécessitent une garde.

l'humour qu'à celui du droit (1), il faut en incriminer la théorie elle-même qui engendre de telles conséquences — théorie ou nom de laquelle on est de plein droit responsable du préjudice causé, au moyen d'une chose quelconque même conduite ou dirigée par la main humaine et en suivant fatalement l'impulsion.

Poussée jusqu'à ses plus extrêmes limites cette conception arrivait à supprimer la nécessité de la preuve de la faute comme base de responsabilité et l'article 1382 aurait été presque entièrement supplanté par l'article 1384. Dans la plupart des cas en effet, l'homme ne peut guère causer de dommage sans le moyen ou l'intermédiaire d'un objet matériel, d'une chose. Ainsi, la responsabilité du fait des choses qui ne suppose la démonstration d'aucune faute se serait complètement substituée à la responsabilité humaine et aurait abouti à d'inextricables impasses (2) : « Il suffit pour avoir une idée de celles-ci, de réfléchir au nombre de choses dont l'existence est à l'origine de tout dommage et à la complexité des responsabilités qu'on obtient en obligeant indistinctement les propriétaires ou gardiens de toutes ces choses à réparer le préjudice causé ».

On arrive même à cette autre conséquence, c'est que toutes les responsabilités pratiques finissent par disparaître sous l'excès des responsabilités théoriques, car au nombre des choses qui ont contribué à causer le dommage, il s'en trouve

(1) Ces exemples ont été cités d'ailleurs devant la Cour de Cassation par M^e JAUBERT lors de l'affaire JEANDHEUR et M. SAVATIER dans ses notes relatives à la responsabilité des automobilistes.

Voir aussi sur la critique de l'extension à la canne et au coup de pied du promeneur, les conclusions de l'Avocat Général LANGLOIS, *Gaz. Pal.* 1927-1-409.

(2) Cf. SAVATIER: La nouvelle interprétation judiciaire de l'article 1384, *Semaine Jur.* du 7 avril 1927.

presque nécessairement à la victime qui rendue à son tour responsable devra perdre tous droits à réparation.

De toute nécessité, il fallait trouver un critérium qui permit de n'appliquer que dans certains cas la présomption de l'article 1384 (1).

A la suite de l'arrêt Bessières, M. ESMEIN dont nous avons cité précédemment l'opinion (2), proposait la distinction suivante :

Si le dommage est causé directement par la force musculaire ou le poids du corps humain, la chose jouant le rôle de simple instrument (armes, outils ou autres objets mobiliers quelconques), l'article 1382 serait seul applicable. Si au contraire, la chose est animée d'un mouvement propre on appliquerait l'article 1384. Peu importe d'ailleurs que ce mouvement ait été organisé, déclenché ou soit dirigé par l'homme.

C'était là, sous une forme habile, revenir à la distinction antérieure basée sur le fait que, au moment de l'accident, la chose était indépendante ou non de l'action de l'homme.

Mais la Cour de Cassation avait repoussé cette distinction dans ses arrêts de 1919 et 1920 :

M. Henri MAZEAUD (3) cherche le fondement d'une distinction dans l'analyse de la garde. Il distingue la garde juridique et la garde matérielle : Distinction, dit-il, prévue dans l'article 1385 où le gardien qui a perdu la garde matérielle de l'animal reste cependant responsable puisqu'il a conservé la garde juridique. Cette théorie essaie de justifier la responsabilité de l'article 1384 mais ne nous éclaire guère sur le critérium de

(1) Sur ces diverses théories, Cf. 3^e partie: Des choses nécessitant une garde.

(2) Cf. *supra* et note s. l'arrêt Bessières, S. 1924-1-322.

(3) La faute dans la garde, *Rev. Trim. de Droit civil*, 1925, p. 795 à 820 et note S. 1926-2-30.

distinction entre les choses dont on est ou dont on n'est pas responsable.

M. RIPERT, commentant les arrêts de 1919 qui avaient supprimé la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose, avait cherché depuis lors à justifier l'existence de la théorie et essayé en outre d'apporter un remède aux conséquences inadmissibles qu'il avait déjà prévues.

Commentant l'arrêt Bessières, il reprit en les précisant les observations qu'il avait déjà formulées à cet égard (1) : « La « difficulté, dit-il, va consister à dégager la portée exacte de « la responsabilité du fait des choses. L'article 1384 doit-il « s'appliquer aux dommages causés par toute chose inanimée dirigée ou maniée par l'homme? Si on l'applique à « l'automobiliste, ne faut-il pas l'appliquer de même au triporteur, à la bicyclette, à l'outil manié par l'ouvrier, à la « canne que le passant tient à la main.... »

Il ne dissimule pas la difficulté qu'il y a à trouver un critérium de distinction. Sur la nécessité du fait de la chose, M. RIPERT ne s'attarde pas, la Cour de Cassation ayant déjà dit son mot sur ce point.

Admettre la nécessité d'un *dynamisme propre* (2), c'est encore revenir à la même distinction abandonnée par la Cour de Cassation. Aussi lui paraît-il préférable de fonder la distinction sur le caractère dangereux de la chose qui est sous la garde de l'homme. C'est à cause du danger que présente la circulation automobile que la Cour de Cassation fait peser sur le gardien une présomption de faute. Pour chaque dommage, les Tribunaux auront donc à dire si le gardien peut

(1) Note, Dal. 1925-1-5.

(2) Expression reprise par l'Avocat Général LANGLOIS lors de l'affaire JEANDHEUR, s. le dynamisme propre, l'arrêt JEANDHEUR et ses commentaires. (V. *infra*.)

être présumé en faute à raison des dangers que présentait la chose.

Le savant professeur ne dissimule pas les difficultés pratiques qu'entraînera cette théorie, mais ajoute-t-il, « une règle trop rigide apparaîtrait bien vite comme injuste dans les cas particuliers où l'usage de la chose ne comporte aucune obligation de surveillance... La Cour de Cassation a été heureusement inspirée en maintenant l'idée de faute comme fondement de la présomption : si elle avait appliqué l'idée de risque, il serait impossible de ne pas admettre la responsabilité légale dès que le dommage a été causé par une chose quelle que soit la chose et quel que soit le dommage ».

Le critérium que nous recherchons apparaît donc dans l'obligation de garde ou de surveillance que nécessite la chose et cette obligation de garde existera précisément lorsque cette chose est nocive par elle-même, sinon la chose ne sera qu'un agent de transmission (1).

Passant aux exemples, M. RIPERT nous indique qu'on doit garder des grenades, des matières inflammables, une chaudière allumée..., mais on ne garde pas un objet contre une chute possible par le fait d'un tiers, ni même un immeuble contre l'incendie (2).

C'est de cette théorie de M. RIPERT qu'allait s'inspirer la Cour de Cassation dans son arrêt JEANDHEUR.

(1) Et cependant, les arrêts de 1919-1920 (affaire des tonneaux de brai) n'ont-ils pas appliqué l'article 1384 à une espèce où la chose n'avait été que l'agent de transmission du dommage.

(2) Cf. Loi du 7 décembre 1922.

SECTION II

Le Critérium de l'arrêt Jeandheur

L'auto est essentiellement cette chose dangereuse tant par sa vitesse que par son dynamisme propre (1). Elle est donc nocive et nécessite une garde.

Voici les faits sur lesquels la Cour de Cassation eut à se prononcer le 21 février 1927 :

Le 22 avril 1925, la fille mineure de Mme veuve JEANDHEUR qui se rendait à pied de Saint-Valbert à Héricourt (Haute-Saône), fut renversée par un camion automobile appartenant à la Société anonyme des Galeries Belfortaises. L'enfant très grièvement atteinte — notamment de fracture du crâne, double fracture du cubitus et de la jointure du bras droit — devait rester définitivement infirme. Comme tutrice légale de sa fille, Mme Vve JEANDHEUR assigna la Société en 20.000 francs de dommages-intérêts devant le Tribunal civil de Belfort, en fondant la responsabilité sur l'article 1384, Code civil, alinéa 1 *in fine* (présomption de responsabilité du gardien de la chose inanimée).

Le Tribunal admit cette thèse, et par jugement du 7 juillet 1925, déclara que « la Société devait être présumée responsable de l'accident, à moins qu'elle ne prouvât l'existence d'un cas fortuit ou de force majeure, ou la faute de la victime ».

Sur appel des « Galeries Belfortaises », la Cour de Besançon réforma le jugement par un arrêt du 29 décembre 1925, où elle décidait, s'agissant d'un accident d'automobile, que seul était applicable l'article 1382 du Code civil (celui qui se prétend lésé par une faute doit la prouver) .

(1) Cf. Conclusions de M. l'Avocat Général LANGLOIS; *Gaz. Pal.* 1927-1-408.

C'est cet arrêt qui a été cassé par la Chambre civile de la Cour de Cassation, présidée par M. le premier Président André, sur le rapport de M. le Conseiller Colin, les conclusions de M. l'avocat général Langlois et les plaidoiries de M^e Jaubert pour Mme Vve Jeandheur et de M^e Coutard pour les Galeries Belfortaises (1).

« La Cour,

« Sur le moyen unique :

« Vu l'article 1384, alinéa premier du Code civil;

« Attendu que la présomption de faute établie par cet article à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose mobilière inanimée qui a causé un dommage à autrui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable; qu'il ne suffit pas de prouver qu'il n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue;

« Attendu que, le 22 avril 1925, un camion automobile appartenant à la Société anonyme dite « Maison BUMSEL » a renversé et gravement blessé la mineure Lisa JEANDHEUR; que l'arrêt attaqué a refusé d'appliquer le texte sus-visé sous le prétexte *qu'au moment de l'accident, le camion était actionné par STANLET, chauffeur au service du propriétaire*, et que, dès lors, pour obtenir réparation du préjudice la victime était tenue d'établir, à la charge du conducteur, une faute qui lui fut imputable dans les termes de l'article 1382 du Code civil;

« Mais attendu que la loi, pour l'application de la présomption qu'elle édicte, *ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme; qu'il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à*

(1) *Gaz. Pal.*, 22 février 1927.

« la nécessité d'une « garde » en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui;

« D'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, l'arrêt attaqué a interverti l'ordre légal de la preuve et voici le texte de loi sus-visé :

PAR CES MOTIFS,

« Casse et annule l'arrêt rendu entre les parties par la Cour d'appel de Besançon, le 29 décembre 1925.

« Renvoie devant la Cour d'appel de Lyon ».

L'arrêt JEANDHEUR (1) substitue ainsi un système nouveau et théoriquement clair à celui qu'avait virtuellement abandonné l'arrêt de 1924 :

S'il n'est pas admis que le gardien d'une chose inanimée est seulement responsable du fait propre de celle-ci, il n'est pas non plus reconnu que l'homme soit toujours responsable de droit du dommage causé par l'intermédiaire de la chose qu'il avait en sa possession.

Faisant sienne la thèse de M. RIPERT, la Cour de Cassation ne déclare le gardien de droit responsable que « *s'il s'agit d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui* ».

SECTION III

La Jurisprudence postérieure à l'arrêt Jeandheur

Ainsi, la Chambre civile de la Cour de Cassation s'était cette fois clairement prononcée sur l'application de l'article 1384. Elle ne tarda pas à confirmer sa propre jurisprudence.

(1) Sir. 1927-1-137 et note ESMEIN; Dal. 1927-1-97 et note RIPERT; Gaz. Pal. 1927-1-407. Conclusions de l'Avocat Général LANGLOIS.

par un arrêt du 29 février 1928 (1) où elle reproduit exactement les attendus de l'arrêt JEANDHEUR.

De son côté, la Chambre des Requêtes s'est ralliée également à cette jurisprudence dont elle a même fait l'application à une chose immobilière estimée dangereuse, dans l'espèce un ascenseur (2). Il est à remarquer que cet arrêt brise avec la distinction faite entre les choses mobilières et immobilières et estime que la présomption de l'article 1384 s'applique indistinctement dans les deux cas (3).

Les arrêts de la Cour de Cassation n'ont cependant pas apaisé la conscience juridique des Cours et Tribunaux qui sont encore actuellement partagés, certains refusant de s'incliner devant la décision de la Cour suprême.

Dans le sens de la Cour de Cassation, à côté de la Cour de Paris qui déjà après l'arrêt Bessières s'était rallié à la thèse de la Cour Suprême, on peut citer la Cour d'Alger (prem. Chambre) qui maintient également sa propre jurisprudence (4). La Cour d'Alger s'attaque à la distinction faite entre le fait de la chose et le fait de l'homme en disant que « dans « *la chose* se trouve inclus *le fait de l'homme* dès que celui-ci a agencé et utilisé la chose pour son usage, que c'est donc « le fait de l'homme qui est le réel fondement de la faute présumée du gardien d'une chose dangereuse aux termes de « l'article 1384 (5) ».

Plus remarquable est l'arrêt de la première Chambre de la Cour de Dijon du 20 octobre 1927 (6), car c'est pour elle un

(1) *Gaz. Pal.*, 9 avril 1928.

(2) *Cass., Req.*, 5 mars 1928; *Gaz. Pal.*, 20 mars 1928.

(3) Cf. sur cette question *supra*, 1^{re} partie et *infra*, 3^e partie: Des choses nécessitant une garde.

(4) Alger (1^{re} Ch.), 12 janvier 1927; *Gaz. Pal.*, 10 février 1928, et auparavant: Alger, 1^{er} décembre 1926; *Gaz. Pal.* 1927-1-171.

(5) Dans le même sens: Rabat, 15 juin 1927; *Rec. Rabat* 1927-221.

(6) *Gaz. Pal.*, 10 février 1928.

revirement de sa jurisprudence antérieure (1). Par son arrêt d'octobre 1927, la Cour de Dijon essaie de justifier la disposition générale de l'article 1384 et critique la distinction faite antérieurement sous prétexte qu'elle conduirait à ce résultat inadmissible que le simple gardien de la chose serait moins bien traité que celui chez lequel cette garde se double de la direction qu'il lui donne et où sa responsabilité serait par là même en principe engagée plus directement.

En face de ces arrêts, d'autres Cours d'appel maintiennent encore la distinction traditionnelle! Telle est notamment la Cour d'appel de Colmar (arrêt de la première Chambre) (2). Elle reprend rapidement l'argument historique relatif à l'objet de l'article 1384 (disposition de renvoi) et précise que la jurisprudence à défaut d'un texte législatif, ne saurait instituer une présomption de faute qui n'est pas dans la loi (3).

La Cour de Rennes proclame de même que lorsque la voiture obéit à la direction et à l'impulsion de l'homme, l'article 1384 ne doit pas recevoir application (4). La Cour de Besançon dont l'arrêt Jeandheur a été cassé par la Chambre civile le 21 février, maintient sa jurisprudence en refusant d'appliquer l'article 1384 au conducteur d'une faucheuse mécanique manœuvrée par la main de l'homme et auquel elle obéissait passivement au moment de l'accident (5).

Enfin, mérite une attention spéciale l'arrêt de la Cour de Lyon du 7 juillet 1927. Cet arrêt, qui est l'arrêt de renvoi de

(1) Dijon, 22 novembre 1926; *Gaz. Pal.* 1927-1-169.

(2) Colmar (1^{re} Ch.), 16 novembre 1927. *Gaz. Pal.*, 10 février 1928; 1928-1-308.

(3) Cet arrêt est d'autant plus remarquable que sous la domination allemande la loi locale du 3 mai 1909 avait édicté le principe de la présomption de faute du propriétaire d'automobile qui causait un accident dans la conduite de sa voiture.

(4) Rennes, 26 janvier 1928; *Rec. Rennes* 1928-263.

(5) Besançon (1^{re} Ch.), 13 novembre 1928. *Gaz. Pal.*, 13 décembre 1928; *Sem. jur.* 1929-131.

l'affaire JEANDHEUR, a été rendu en audience solennelle et, dans une forme très motivée, résiste respectueusement mais fermement à la Cour de Cassation.

L'arrêt de Lyon estime que la thèse nouvelle n'est conforme ni à la lettre ni à l'esprit de la loi : Ni à la lettre en ce sens que l'article 1384, alinéa 1 n'a eu pour objet que d'affirmer en principe les présomptions de faute des articles suivants et que d'autre part, la distinction faite par la Cour de Cassation entre les choses dangereuses ou non se chercherait en vain dans le texte légal. Ni à l'esprit car il y a quelque contradiction à admettre que le texte s'applique même au cas où l'accident provient de la force aveugle de la machine si l'existence de cette cause n'est point établie : « C'est en réalité étendre « la notion sociale du risque créé alors que cette conception « est étrangère au principe qui a fait instaurer la faute présumée de l'article 1384, à telle enseigne qu'une loi spéciale « du 31 mai 1924 a dû la consacrer pour les aéronefs ».

Enfin, l'arrêt passe en revue toutes les objections qui ne manqueront pas d'être soulevées au cas d'accident simplement matériel, de transport bénévole ou de collision de véhicules. Il termine en disant « que si dignes d'intérêt que puissent être les situations lésées, il n'appartient pas au pouvoir judiciaire d'ajouter des présomptions de faute à celles « édictées expressément ou d'une façon virtuelle par notre « grande Charte civile. »

Malgré que la thèse de la Cour de Lyon s'écarte à certains égards de celle de la Cour de Besançon, dont l'arrêt avait été cassé, l'affaire est soumise à l'heure actuelle aux Chambres réunies de la Cour de Cassation.

Nous croyons savoir que le Syndicat des assureurs a pris à sa charge cette affaire. Ces assureurs sont en effet essentiellement intéressés à la question : prenant à leur charge le recours des tiers, ils se contentent de primes modiques parce

qu'ils savent que ce recours exigeant la preuve d'une faute n'est pas toujours d'une réussite certaine. Si grâce à la jurisprudence nouvelle le recours des tiers est justifié par la seule preuve du fait matériel de l'accident, les conditions de l'assurance se trouveront bouleversées; il faudra reviser le tarif des primes et sur des bases très difficiles à établir. Ce sont ces mêmes raisons qui avaient motivé la résistance des assureurs aux arrêts de la Cour de Cassation de 1919 et 1920 en matière d'incendie et qui ont d'ailleurs amené le vote de la loi du 7 novembre 1922.

Quoi qu'il en soit, le sens de l'arrêt des Chambres réunies de la Cour de Cassation ne saurait faire de doute puisque deux sur trois de ses Chambres se sont déjà prononcées dans le sens de l'application de la présomption générale de l'article 1384 : Ce sont, comme nous l'avons vu, la Chambre civile par ses arrêts des 21 février 1927 et 22 février 1928 (1) et la Chambre des Requêtes par l'arrêt du 5 mars 1928 (1).

La Cour de Cassation dans son audience solennelle, ne peut que sanctionner la jurisprudence de ses deux Chambres.

Il nous reste à voir quelles sont les conséquences qui découlent d'un tel état de droit consacré par la jurisprudence française.

(1) Cf. *supra*.

TROISIÈME PARTIE

Difficultés soulevées par la nouvelle interprétation de l'article 1384

Deux formules nouvelles peuvent être relevées dans l'arrêt JEANDHEUR du 21 février 1927 (1).

1. — La loi pour l'application de la présomption qu'elle édicte ne distingue pas suivant que la chose qui a causé le dommage est ou non actionnée par la main de l'homme (formule destructive et extensive).

2. — Il suffit qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui (formule constructive et restrictive).

Nous étudierons successivement les difficultés que soulève l'application de chacune de ces formules, réservant pour terminer l'examen de leurs conséquences, relativement au fondement même de la responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde telle que la Cour de Cassation permet de la concevoir dorénavant.

(1) Dal. 1927-1-97; Sir. 1927-1-137; *Gaz. Pal.* 1927-1-407.

CHAPITRE PREMIER

DIFFICULTÉS RELATIVES A L'APPLICATION DE LA PREMIÈRE FORMULE DE L'ARRÊT JEANDHEUR : SUPPRESSION DE LA DISTINCTION SUIVANT QUE LA CHOSE EST OU NON ACTIONNÉE PAR LA MAIN DE L'HOMME.

Déjà les arrêts de 1919 et 1920 avaient déclaré qu'il n'y avait pas à faire de distinction selon que la chose cause du dommage était affectée ou non d'un vice propre, d'où l'on avait pu déduire que la Cour de Cassation entendait qu'il suffit pour l'application de l'article 1384 que la chose fût un simple agent de transmission du dommage. C'était le cas des tonneaux de brai entreposés dans une gare qui avaient en somme transmis l'incendie, objet du litige.

L'arrêt Bessières, s'il est vrai qu'il avait décidé en matière d'automobile, admettait implicitement que l'automobile, même conduite, était la chose de l'article 1384 dont on doit répondre, et abandonnait donc semblait-il, la distinction admise par la jurisprudence selon que la chose était ou non maniée par l'homme.

Enfin, l'arrêt JEANDHEUR, désireux de mettre fin aux résistances de la jurisprudence, déclare expressément qu'il faut faire son deuil d'une distinction purement arbitraire.

C'est ce que l'on peut appeler la partie destructive de l'arrêt. Ses conséquences sont nombreuses ainsi que les difficultés qu'elles soulèvent.

Nous avons vu précédemment le danger d'une généralisation à outrance et comment on en arrivait inévitablement

à admettre que toute chose, même instrument de l'homme et sans autonomie propre, tombait sous le coup de l'article 1384, ce qui tendait à supprimer à peu près la portée du principe de l'article 1382, tout dommage dans l'ordre matériel étant plus ou moins causé par une chose dont l'homme est le maître. A cette conséquence, l'arrêt a tenté de parer par le critérium des choses dangereuses que nous étudierons au chapitre 2.

Mais il est bien d'autres difficultés que soulève la formule négative de l'arrêt JEANDHEUR. On se demande notamment ce qu'il faut décider lorsque la victime participe à l'usage même de la chose ou lorsque, usant d'une autre chose, le dommage lui est causé par les deux intermédiaires de la chose de l'auteur et de sa propre chose. Que devra-t-on penser dorénavant du cas fortuit et enfin, que décider au cas où le gardien déjà présumé responsable sera évidemment trouvé en faute par application de l'article 1382? Telles sont, parmi les plus brûlantes, les questions que nous nous proposons d'étudier.

SECTION I

La victime participe à l'usage de la chose (le transport bénévole)

De deux choses l'une : ou la victime a le maniement de la chose, auquel cas elle peut être considérée comme gardien *pro parte* et la solution du problème dépendra de l'opinion que l'on se fait de la notion de garde sur laquelle la jurisprudence est loin d'avoir dit son dernier mot (1); ou, au contraire, la victime ne saurait être considérée comme gardien de la chose mais participe cependant à l'usage (2) ou au moins

(1) Cf. *infra*.

(2) Sur ce qu'il faut entendre par ces mots : participation à l'usage de la chose, Cf. RIPERT, note IV, Dal. 1928-1-145.

profite de l'usage et de la mise en mouvement de cette chose. C'est cette hypothèse qui nous intéresse.

Un exemple topique nous est donné précisément dans la matière de l'automobile qui a fait faire à la jurisprudence ses plus grands pas. C'est le cas étudié généralement sous le nom de transport gratuit ou transport bénévole. Cet exemple nous montrera les incertitudes de la jurisprudence et si la nouvelle solution est de nature à donner satisfaction à l'esprit juridique :

Un automobiliste fait à un parent, voire à un inconnu, les honneurs de sa voiture, et ce à titre purement bénévole et sans compter sur une rémunération quelconque. Un accident survient en cours de route. L'occupant est blessé ou même tué. La responsabilité du conducteur doit-elle être engagée et dans quelle mesure ?

Il est bien entendu que nous écartons l'hypothèse du transport à titre onéreux pour lequel la responsabilité du voiturier se présente aux termes d'une jurisprudence inaugurée en 1911 comme la réalisation d'une obligation de sécurité absolue conventionnellement et tacitement assumée par le voiturier envers le voyageur (1).

Quant au point de savoir si la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle pourrait se cumuler avec la responsabilité contractuelle du transporteur, il semble bien que la jurisprudence ait pris parti dans le sens de l'incompatibilité des deux sources de responsabilité (2), question d'ailleurs étrangère à notre étude car elle se poserait exactement dans les mêmes

(1) Cass. Civ., 21 novembre 1911; Dal. 1913-1-249 et note SARRAUT. — Et spécialement pour l'automobile : Civ., 16 mars 1921; Dal. 1921-1-203; 25 juillet 1922; Dal. 1923-1-209; Req., 23 mars 1925, D. H. 1925-330.

(2) En ce sens : Req., 21 janvier 1890; Dal. 91-1-380. Cf. cependant M. BARTIN à son Cours de Doctorat 1925-1926.

termes aussi bien pour l'application de l'article 1382 que pour celle de l'article 1384, alinéa 1.

Nous nous occupons donc uniquement du transport bénévole, c'est-à-dire exclusif de tout calcul onéreux et présupposant que le mobile de l'automobiliste est entièrement désintéressé.

Peu de matières offrent le spectacle d'un tel désarroi de la jurisprudence; la cause en est dans le souci de satisfaire à une idée préconçue plutôt que d'interroger les textes formels de notre grande Charte civile.

On est à peu près d'accord cependant pour admettre que la responsabilité du conducteur ne saurait être d'ordre contractuel, le transport effectué par complaisance étant exclusif de tout contrat. Cela résulte du texte de l'article 1779 du C. C. qui fait rentrer le transport dans le louage d'ouvrage et d'industrie, et de l'article 1710 qui définit le louage d'ouvrage : le contrat par lequel une des deux parties s'engage à faire quelque chose moyennant un prix convenu. Ainsi, le transport est essentiellement une opération à titre onéreux (1).

Ayant ainsi écarté le transport contractuel, on a pensé alors à un autre contrat sur la nature duquel on n'a pu arriver à s'entendre.

Certains (2) pensent qu'on doit admettre que le transporteur gratuit et la personne transportée sont liées par des liens analogues à ceux qui dérivent du mandat. Par suite, la responsabilité du transporteur devrait être assimilée à celle du man-

(1) En ce sens :

Toulouse, 22 juin 1914; Dal. 1917-2-83;

Nîmes, 19 mai 1924; *Rec. Somm.*, 1925, n° 740;

Lyon, 23 mai 1925; *Mon. jud.*, 28 août 1925.

Grenoble, 15 novembre 1921; *Gaz. Pal.* 1922-1-499.

Poitiers, 16 février 1925. *Gaz. Pal.* 1925-1-484.

Bordeaux, 2 mars 1926; *Rec. Bordeaux* 1926-27-1-16.

Tribunal Civil Valenciennes, 29 juillet 1926. (Cf. *supra*, 2^e partie).

(2) SAVATIER, *in fine*, note, Dal. 1925-2-44, col. 2.

dataire gratuit, c'est-à-dire qu'il ne répondrait que de ses fautes graves. Cette conception se retrouve dans un certain nombre de décisions qui n'admettent la responsabilité du transporteur que si la faute lourde est établie (1).

D'autres décisions aboutissent à la même solution en raisonnant d'une manière un peu différente et voient entre le transporteur et la personne qu'il transporte à titre gracieux la formation d'un contrat innomé rentrant dans la catégorie des contrats de bienfaisance, à propos duquel la loi édicterait certains tempéraments dans l'appréciation de la responsabilité du débiteur. Ainsi, dit-on, celui qui sollicite ou accepte une promenade dangereuse accepte d'avance de courir les risques ordinaires inhérents à la promenade projetée (2).

D'autres décisions enfin déclarent que le dit contrat innomé serait assimilable suivant les circonstances soit à un mandat gratuit, soit à un prêt à usage spécial (3).

A ces diverses thèses, on peut aisément répondre que la position prise par le conducteur relève de la courtoisie et non du contrat.

« En effet, le conducteur peut à tout moment se refuser à rendre jusqu'au bout le service promis qui est à la base d'obligance et non d'obligation (4) ».

Lorsque, écartant toute responsabilité contractuelle, l'on a opté pour la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle des articles 1382 et 1383 (5), il semble bien que l'on doive déci-

(1) Cpr. Poitiers, 18 février 1925; Dal. 1925-2-41.

(2) Cpr. Trib. Lyon, 9 juillet 1925; *Rec. assur.*, 1926-50.

En ce sens: Lyon, 19 février 1926; *Rec. assur.* 1926-54.

Avignon, 22 octobre 1926; Dal. Heb. 1926-710.

(3) Dijon, 14 juin 1927; *Gaz. Pal.*, 8 octobre 1927.

(4) JOSSERAUD, *Rec. Heb.* 1926-21.

(5) *En ce sens*:

Trib. Civ. Grenoble, 1^{er} avril 1927; *Journ. Grenoble*, 1927-109.

Trib. Civ. Rennes, 26 janvier 1928; *Rec. Rennes*, 1928-263.

Trib. Civ. Evreux, 20 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 10 octobre 1928.

Trib. Seine, 23 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 2 octobre 1928.

der que la responsabilité du conducteur est engagée par sa faute la plus légère (1).

Néanmoins, d'après certains arrêts qui appliquent d'ailleurs soit les articles 1382 et 1383, soit l'article 1384, alinéa 1, en raison du service rendu gratuitement le conducteur ne devrait répondre que de sa faute lourde (2).

Mais ces diverses positions pouvaient apparaître comme intenable depuis l'arrêt JEANDHEUR qui applique l'article 1384, alinéa 1 dans tous les cas.

Déjà, avant lui, de nombreuses décisions qui écartaient la faute contractuelle, déclaraient applicables les règles de la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle (3), mais cela ne résolvait pas la question car il fallait opter entre l'application des articles 1382 et 1383 et celle de l'article 1384, alinéa 1.

Les Cours d'appel qui s'étaient prononcées pour l'application de 1384, alinéa 1, aux accidents causés par les automobiles conduites décidèrent généralement qu'il n'y avait aucune raison pour écarter cet article en matière de transport bénévole (4) : « La responsabilité de l'article 1384, dit un arrêt

(1) *En ce sens* :

Nîmes, 14 décembre 1925; *Gaz. Pal.* 1925-298.

Trib. Civ. Valenciennes, 29 juillet 1926, déjà cité, cf. *supra*.

Paris, 12 avril 1926; *Rec. assur.* 1926-146 (faute légère reconnue par une décision correctionnelle).

Bruxelles, 6 janvier 1927; *Rec. assur.* 1927-402.

(2) Lyon, 27 octobre 1921; *Mon. jud. Lyon*, 5 décembre 1921 et 27 mars 1924; *Mon. jud. Lyon*, 15 septembre 1924.

Trib. Civ. Thiers, 15 janvier 1925; *Gaz. Trib.* 25 février 1925.

Douai, 30 novembre 1925; *Rec. Douai*, 1926-36.

(3) Chambéry, 26 octobre 1926; *Gaz. Pal.* 1927-1-173.

(4) *En ce sens* :

Bordeaux, 2 mai 1926; *Rec. Bordeaux*, 1926-27-1-16.

Douai, 30 novembre 1925; *Rec. Douai*, 1926-36.

Lyon, 10 juin 1925. *Mon. jud. Lyon*, 20 octobre 1925.

Trib. Civ. Aix, 20 décembre 1923; *Rec. assur.* 1924-227.

Dijon, 4 juin 1923; *Rec. Dijon*, 1923-98.

« de Bordeaux (1), se déduit de l'idée de pouvoir et de maîtrise. Or, le conducteur d'automobile répond à ces conceptions aussi bien dans ses rapports avec le voyageur transporté gracieusement que dans ses relations avec les non-occupants. »

Cette conception pouvait apparaître d'autant plus certaine depuis l'arrêt JEANDHEUR : Si, en effet, toute distinction est abolie selon que la chose cause du dommage est ou non actionnée par l'homme, l'article 1384 doit s'appliquer dans tous les cas. L'auto conduite est la chose visée par l'article et le transporté est un tiers au même titre que le passant de la rue et peut actionner en vertu de l'article 1384, alinéa 1, celui qui a l'auto sous sa garde, l'automobiliste.

Mais on a aussitôt senti qu'il y avait là quelque chose qui heurtait le sens commun. Il apparaît en effet comme incontestable qu'il y a une différence entre celui qui monte dans la voiture, connaît le danger auquel il s'expose, et le passant de la rue.

On peut concevoir, et le cas s'est présenté (2), qu'à la suite de l'accident, l'automobiliste lui-même ait trouvé la mort et que l'ami transporté gratuitement, seulement blessé, vienne demander des dommages-intérêts à la famille du défunt.

Pour éviter ces conséquences léonines, on a cherché diverses atténuations à la responsabilité du transporteur gracieux. Certaines décisions ont admis de la part du transporté une sorte de renonciation au moins partielle à ses droits.

Bordeaux, 12 mai 1927; *Rec. assur.* 1927-311, et 25 février 1927; *Gaz. Pal.* 8 octobre 1927.

Voir cependant:

Contrat Poitiers, 16 février 1925; *Gaz. Pal.* 1925-1-484.

Trib. Civil Thier, 15 janvier 1925; *Gaz. Trib.*, 25 février 1925.

(1) Bordeaux, 12 mai 1927, précité.

(2) *Trib. de Paix d'Azay-le-Rideau*, 17 mars 1925 : *Décisions Juges de Paix* 1924, page 200.

renonciation motivée par une acceptation des risques inhérents à tout voyage en automobile qui est un mode de transport dangereux. Et, essayant de faire cadrer ces considérations dictées par l'équité avec un principe juridique, on a dit tantôt que la personne transportée gratuitement a perdu le droit d'invoquer l'article 1384 puisqu'elle s'est volontairement et sciemment exposée aux risques inhérents à l'automobile (1); tantôt que la victime doit prouver la faute lourde du conducteur (2), tantôt plus simplement que l'acceptation des risques du transport en automobile doit entraîner une diminution des dommages-intérêts (3).

Invokant l'article 1382 et l'article 1383 contre le transporté lui-même, la Cour de Paris par un arrêt du 18 juillet 1925 (4) a décidé que celui qui prend place à titre gratuit dans une automobile sachant par avance qu'elle sera conduite à une vitesse excessive, commet une imprudence qui diminue la responsabilité du transporteur (5).

C'est en somme la thèse de M. RIPERT pour qui le seul usage de l'automobile constitue pour les personnes qui montent dans la voiture une présomption au cas d'accident que le dommage est dû à leur propre faute, présomption qui annule celle de l'article 1384, alinéa 1 (6). M. RIPERT sent bien le danger de

(1) Trib. Civ. Compiègne; *Rec. pér. assur.*, 1920, page 222.

(2) Trib. Civ. Thiers, 15 janvier 1925; *Dal.*, heb. 1925-254.
Lyon, 16 juillet 1927; *Mon. jud. Lyon*, 27 avril 1928.

Mâcon, 12 juillet 1928. *Gaz. Pal.*, 10 octobre 1928.

(3) Nîmes, 26 mars 1912; *Le Droit*, 12 juin 1912.

Paris, 9 mai 1925; *Gaz. Trib.*, 1925-2-828.

(Cpr. pour accident survenu à celui qui utilise une attraction dangereuse; Paris, 5 avril 1913; *La Loi*, 28 août 1915, et l'approbation de ce dernier raisonnement par M. DEMOGUE; *Rev. trim. de Droit Civil*, 1925, p. 890).

Seine, 16 avril 1928; *Gaz. Pal.*, 1928-2-260.

Evreux, 20 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 10 octobre 1928.

(4) *Rec. assur.*, 1925-241.

(5) *Dans le même sens*: Trib. Civil Seine, 13 mai 1924; *Rec. assur.*, 1924-282.

(6) RIPERT, note *Dal.*, 1925-1-7.

l'introduction de la notion de risque et cherche à résister sur le terrain même de la faute.

Pour M. JOSSERAND, qui n'a pas le même scrupule, l'article 1384, alinéa 1 doit jouer dans tous les cas (1). « En effet, dit-il, « le voyageur bénévole est un tiers au même titre que le passant. Il est inexact de dire que le transporté a accepté les « risques. Il ne dépend pas de nous de renoncer à l'avance « à l'indemnité à laquelle nous donne droit le dommage survenu à notre personne. S'il s'agit d'une autre chose qu'une « voiture, un arbre qui tombe par exemple, la distinction est « impossible à faire entre l'invité du propriétaire et le simple passant blessé par la chute (2) ».

Au milieu de toutes ces divergences qu'allait dire la Cour de Cassation?

Il n'est pas inutile de rappeler que le Conseil d'Etat, par un arrêt du 23 juillet 1926 (3) avait décidé que la responsabilité de l'Etat en raison d'un accident arrivé à une personne transportée gratuitement par une automobile militaire ne saurait se trouver engagée lorsqu'une faute ne peut être reprochée au conducteur de cette voiture (4).

Quant à la solution de la Cour de Cassation en matière de transport bénévole, elle ne semblait pas faire de doute après l'affaire JEANDHEUR. C'est ainsi que le 26 octobre 1927 (5), sa

(1) JOSSERAND: Le Transport bénévole et la responsabilité des accidents d'automobiles; Dal. heb. 1926-21.

(2) Voir enfin sur cette même question: ESMEIN, note S. 1926-1-249.

DEMOGUE: *Rev. Trim.*, 1925, page 348 et suiv. et 890 et s. MAZEAUD, note au Sirey 1927-1-217.

(3) Sir. 1927-3-80.

(4) L'arrêt du Conseil d'Etat nous intéresse à deux points de vue: Tout d'abord, parce qu'il a précisément déclaré dans son arrêt précité que l'article 1384 était applicable dans tous les cas à l'automobile conduite et ensuite parce que, lors de chaque innovation en quelque sorte prétorienne de la Cour de Cassation, on est à peu près sûr de trouver pour la guider une décision de la haute juridiction administrative qui, elle, ne s'embarrasse pas de considérations de droit.

(5) *Gaz. Pal.*, 20 et 21 novembre 1927.

Chambre civile eut à décider sur le cas d'application de l'article 1384 à un transport gratuit.

Reprenant la formule de l'arrêt JEANDHEUR, l'arrêt statue tout d'abord comme pour l'arrêt Bessières, sur la force de la présomption de l'article 1384 qui ne peut être détruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne soit pas imputable au gardien. Il reprend ensuite la formule de l'arrêt Bessières : pas de distinction suivant que la chose qui a causé le dommage était ou non actionnée par la main de l'homme. Il applique enfin la présomption à l'encontre du conducteur quand la voiture en capotant a occasionné des blessures mortelles à la personne qui avait pris place à ses côtés.

Cependant, pour l'arrêt du 26 octobre 1927 comme pour l'arrêt Bessières de 1924, des doutes s'élevèrent sur la portée de la décision de la Cour suprême. Ici encore les mêmes arguments qu'il y a trois ans furent invoqués. Les partisans de la généralisation de l'article 1384 faisaient observer qu'il est dans la tradition de la Cour de Cassation quand elle veut rejeter le pourvoi formé contre une décision dont les motifs sont erronés, de substituer à ces motifs ceux qui justifient l'arrêt qui lui est déféré (1) et que par suite, bien que la question ne fût pas posée explicitement par le pourvoi, la Chambre civile n'aurait pas manqué de procéder ainsi et de rejeter le pourvoi si elle avait été d'avis que l'article 1384, alinéa 1 devait être écarté en matière de transport gratuit.

Il est vrai que la seule question posée par le pourvoi était d'une part la force de la présomption et d'autre part, la non-distinction suivant que la chose est ou non sous l'action de l'homme.

Dans ces conditions, comme pour l'arrêt Bessières, on pou-

(1) Cf. *Dal. Rép. Prat.* V^o, jugements et arrêts n^o 1374.

vait dire tout au plus que la Cour de Cassation avait *implicitement* admis la présomption de l'article 1384 au cas de transport bénévole.

L'histoire de la jurisprudence se déroule selon le même rythme; après la décision implicite on attendait l'arrêt explicite de principe comme après l'arrêt Bessières on avait demandé l'arrêt JEANDHEUR.

Il vint, mais ce fût pour décevoir toutes les prévisions : Par son arrêt du 27 mars 1928, c'est-à-dire moins de six mois après, la même Chambre civile (1) déclara l'article 1384, alinéa 1 non applicable au cas de transport bénévole (2).

Quels sont donc les motifs énoncés par l'arrêt de mars 1928? :

« La présomption instituée par l'article 1384, alinéa 1, à
« l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée sou-
« mise à la nécessité d'une « garde » en raison du danger
« qu'elle peut faire courir à autrui, a été établie pour proté-
« ger, en assurant, le cas échéant leur indemnisation, les vic-
« times du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle
« elles n'ont point participé : cette présomption ne peut donc
« être invoquée contre le gardien d'une voiture automobile
« par ceux qui ont pris place dans cette voiture, soit en vertu
« d'un contrat, soit à la suite d'un acte de courtoisie pure-
« ment bénévole; les premiers trouvent leur protection dans

(1) Cass. Civ., 27 mars 1928. *Gaz. Pal.*, 6 avril 1928! D. 1928-1-145 et note RIPERT.

(2) Nous avons signalé volontairement l'analogie entre les arrêts Bessières et Jeandheur et les deux arrêts du 26 octobre 1927 et 27 mars 1928 en matière de transport bénévole.

Ce rapprochement dans l'histoire de la jurisprudence de la Cour de Cassation nous permet de continuer à penser que la Cour, dans son arrêt de Bessières, ne s'était pas prononcée pour l'application de l'article 1384, alinéa 1 à l'automobile, à moins de supposer une volte-face invraisemblable de la Cour Suprême dans un délai de six mois, en matière de transport bénévole.

« les obligations imposées au transporteur par les stipulations expresses ou implicites du contrat; quant à ceux qui ont accepté ou sollicité de participer à titre gracieux à l'usage de la voiture, en pleine connaissance des dangers auxquels ils s'exposaient eux-mêmes, ils ne peuvent obtenir de dommages-intérêts du gardien de l'automobile que s'ils établissent à sa charge ou à celle de son préposé, une faute qui leur soit imputable dans les termes des articles 1382 et 1383 du Code civil ».

Ainsi, la présomption de l'article 1384 n'a été établie, dit l'arrêt, que pour protéger les victimes *du dommage causé par une chose à l'usage de laquelle ils n'ont point participé*.

Cette fois l'arrêt est d'une netteté absolue. Il coupe court à toutes les controverses et écarte l'article 1384, alinéa 1, au cas de transport bénévole (1).

Décidément, le parallélisme avec le Conseil d'Etat continue. Le texte cède devant le prétendu souci d'équité. Ce que nous pensons devoir être critiqué dans ce dernier arrêt, ce n'est pas sa solution évidemment équitable mais c'est son manque de coordination avec le principe de l'arrêt JEAN-DHEUR. Comment la Cour arrive-t-elle à échapper à la conséquence logique de son arrêt de principe du 21 juillet 1927, car enfin, si l'on ne distingue pas suivant que la chose est ou non actionnée par l'homme, l'article 1384 doit jouer dans tous les cas?

La Cour résoud la difficulté en parlant d'une chose *à l'usage*

(1) Cf. arrêt dans le même sens; *Req.*, 9 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 7 juillet 1928; D. 1928-1-153. Cass. Civ., 11 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 27 juillet 1928, et à la suite Seine, 23 juillet 1928; *Sem. jur.*, 15 novembre 1928.

Dijon, 9 octobre 1928; *Gaz. Pal.*, 5 décembre 1928. (Ce dernier arrêt voit dans le transport bénévole une convention *sui generis* ayant un caractère unilatéral et de bienfaisance, dont la portée et les conditions, doivent être déterminées par la recherche de l'intention des parties); Nancy (1^{re} Ch.), 8 décembre 1928; *Gaz. Pal.*, du 18 décembre 1928.

de laquelle la victime n'a pas participé : distinction purement arbitraire, création prétorienne encore de la Cour de Cassation. Mais derrière cet essai de justification par les prétendus mobiles qui auraient inspiré le législateur de 1804, nous voyons poindre la pensée véritable de la juridiction suprême : elle a mis à profit la leçon du Conseil d'Etat *et cette pleine connaissance des dangers auxquels s'exposait la victime*, c'est la notion du risque créé qui prend place dans la théorie de la Cour de Cassation, à son corps défendant. Cette notion, nous allons la retrouver sans cesse en étudiant les autres conséquences de la nouvelle interprétation.

SECTION II

La chose du gardien transmet le dommage par l'intermédiaire de la chose de la victime (Collision d'automobiles)

Nous avons en vue le cas fréquent où les « choses » de l'auteur et de la victime jouent le rôle d'intermédiaires dans l'ordre matériel de la transmission du dommage. Ici encore un exemple caractéristique nous est fourni par la matière de l'automobile : c'est le cas de la collision de deux voitures.

Deux automobiles conduites entrent en collision et leurs conducteurs sont ainsi à la fois causes et victimes de l'accident, victimes par hypothèse et causes en vertu de l'article 1384.

L'automobiliste A actionne l'automobiliste B en réparation du préjudice causé à sa voiture et à lui-même. B répond par une demande reconventionnelle du même ordre. Les deux demandes reposent sur l'article 1384, alinéa 1, les deux automobilistes sont responsables de plein droit du dommage causé par le fait des deux choses qu'ils ont respectivement sous leur garde ?

Une opinion a cherché à distinguer selon que l'accident a été causé à la personne elle-même ou au contraire n'a provoqué que des avaries purement matérielles, la présomption ne s'appliquant que dans le premier cas. Ainsi en décide notamment la Cour de Montpellier (1).

Mais cette distinction est purement arbitraire et ne saurait se justifier : « En décider autrement, dit l'arrêt, serait au cas « d'avaries réciproques, autoriser chacune des parties à réclamer le bénéfice de la même présomption ». A vrai dire, c'est plutôt là une absence de motifs car on ne saurait poser en principe que l'application d'un texte dût céder devant l'étrangeté de ses conséquences. D'ailleurs, cette conséquence elle-même serait-elle si absurde ? Nous ne le pensons pas le moins du monde : l'automobiliste A invoque la présomption contre B. Ce dernier doit être condamné. B invoque la même présomption contre A, une deuxième condamnation doit intervenir et une simple compensation légale doit s'opérer entre les deux créances. Ainsi devrait-on décider pour être logique avec la thèse admise par l'arrêt JEANDHEUR.

Quoi qu'il en soit, l'opinion de la Cour d'appel de Montpellier repose sur une distinction nullement juridique et qui ne saurait être retenue. La question reste donc entière.

Le cas de collision a d'ailleurs été évoqué lors des débats de l'affaire Jeandheur devant la Cour de Cassation par l'avocat général LANGLOIS (2) lui-même : « L'objection, a-t-il dit, « mérite examen. Comment fera le juge lorsqu'il y aura collision entre automobiles ? Quel est celui des chauffeurs qui « sera déclaré responsable en vertu de l'article 1384, alinéa 1 ? « Je pourrais répondre très simplement que lorsque la ques-

(1) 11 juin 1927; *Rev. Dor.*, 1927, tome V. 319. *Contra* pour dommage à un animal. Trib. Paix de Rochefort, 21 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 18 oct. 1928.

(2) *Gaz Pal.*, 1927-1-411.

« tion se posera, nous l'examinerons (voilà qui s'appelle ne
« pas s'embarrasser des conséquences d'un principe) et que
« la difficulté que peut présenter la solution de cette question
« n'est pas de nature à nous arrêter lorsque nous cherchons
« la solution de celle qui nous est posée aujourd'hui (1). Mais
« la jurisprudence de la Cour de Cassation ne créera pas la
« difficulté car elle existe déjà pour l'application de l'article
« 1385 : deux chiens se battent, l'un blesse l'autre. Quel sera
« le propriétaire responsable ? (2) ».

Nous pensons au contraire, que la situation n'est pas du tout la même dans le cas des chiens qui se battent et en général des animaux, l'animal possédant lui, cette activité propre qui a permis au législateur de formuler la disposition de l'article 1385, est susceptible d'être la cause d'un dommage — le mot cause ayant ici son sens technique —, d'avoir provoqué, d'avoir attaqué, d'avoir en un mot occasionné le dommage par son fait. Le fait de l'animal peut donc être recherché et une distinction faite entre les deux animaux (3).

Rien de semblable lorsque deux machines inertes, masses mécaniques en marche, se heurtent brutalement. Sans doute, dira-t-on que l'on peut rechercher de la même façon non pas évidemment quelle est l'auto qui a manifesté une activité préjudiciable mais du moins quel est le conducteur qui a commis la faute initiale génératrice de l'accident, mais alors c'est rechercher le fait fautif de l'homme et l'on retombe dans l'application de l'article 1382 sans avoir écarté la difficulté.

(1) L'application de l'article 1384, alinéa I, aux automobilistes.

(2) Cf. Trib. Civ. Boulogne-s.-Mer, 14 février 1928; *Gaz. Trib.* 14 août 1928.

(3) La victime d'un accident qui réclame une indemnité au propriétaire d'un animal doit prouver que c'est bien cet animal qui a été la cause de l'accident; *Req.*, 29 janvier 1906; *Dal.* 1907-1-71., et *Civ.*, 17 juillet 1917; 2 arrêts, *Dal.* 1917-1-133. Pour une automobile qui écrase un chien en état de divagation. Trib. Paix de Rochefort, 21 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 18 octobre 1928.

Précisons mieux encore notre pensée : on admet que des propriétaires d'animaux peuvent dans leur rapport entre eux écarter l'application de la présomption de l'article 1385 pour les dommages que sont susceptibles de se causer mutuellement leurs animaux réunis par exemple dans un pacage commun (1) alors qu'on conçoit difficilement qu'un consortium de propriétaires d'automobiles s'entendent pour écarter la présomption résultant de l'application de l'article 1384 au cas de collision entre leurs véhicules respectifs. Il leur est permis seulement d'atteindre à peu près le même résultat par la voie d'une assurance mutuelle, mais ils ne sauraient s'exonérer conventionnellement de leur responsabilité basée sur l'article 1384.

Contrairement aux déclarations de M. l'avocat général LANGLOIS, les modalités d'application des articles 1384 et 1385 ne sont donc nullement les mêmes et la question de la collision reste entière.

Les opinions sont en somme de deux sortes : Pour les uns, au cas de collision entre choses dangereuses (2) visées par l'article 1384, les présomptions disparaîtraient pour faire place à l'application du droit commun (art. 1382 et art. 1383), avec obligation pour celui qui demande réparation du dommage de prouver la faute de son auteur (3).

En ce sens, le Tribunal civil de Valence (4), et plus récem-

(1) Civ., 2 juillet 1851; Dal. 51-1-189.

Pau, 15 novembre 1886; Dal. 87-2-114.

(2) Sur le mot dangereux. cf. *infra*: Des choses qui nécessitent une garde.

(3) *En ce sens*: Tribunal de Commerce de Honfleur du 27 avril 1927; *Gaz. Pal.* 1927-2-35. (Ce jugement d'une juridiction consulaire n'apporte d'ailleurs qu'une faible contribution à la question, car il s'agissait en l'espèce d'une collision entre auto et bicyclette, c'est-à-dire véhicules n'étant pas également dangereux et pour lesquels les présomptions de l'article 1384 peuvent ne pas jouer avec la même force). Cf. *infra*: Des choses nécessitant une garde.

(4) Valence, 3 mai 1927; *Gaz. Pal.* du 11 octobre 1927.

ment la Cour de Paris (1) considèrent que dans un cas de collision entre auto et bicyclette les deux présomptions s'annihilent (2). Ces décisions comme celle du Tribunal de Commerce de Honfleur, présupposent que l'article 1384 s'applique à la bicyclette, ce qui est encore l'objet d'une controverse (3).

Pour d'autres au contraire, il faudrait distinguer selon la nature des choses entrées en collision. Pour la Cour de Chambéry (4), dans le même cas de collision entre auto et bicyclette l'article 1384 est applicable au profit du cycliste atteint et renversé. « La présomption de faute, dit l'arrêt, étant particulièrement justifiée en raison du danger que pouvait faire courir en l'espèce la remorque qui a occasionné la chute de la victime ».

L'arrêt ne se préoccupe pas de savoir si l'article 1384 est applicable à la bicyclette mais se demande seulement quel est le véhicule qui a occasionné l'accident. Ainsi, pour ne pas effleurer la question de responsabilité du conducteur (art. 1382) on s'en rapporte à la notion de danger et l'on admet implicitement une hiérarchie dans les choses dangereuses, idée sur laquelle nous aurons à revenir.

Dans le même cas de collision entre auto et bicyclette, la Cour de Bordeaux (5) infirme un jugement du Tribunal civil qui déclarait l'article 1384 inapplicable en l'espèce (6).

La Cour de Bordeaux estime que l'application de la présomption est justifiée contre l'automobiliste (7). Elle écarte

(1) Paris, 2 novembre 1928; *Gaz. Pal.*, 17 janvier 1929.

(2) ADDE, Trib. Civ. Rouen, 27 janvier 1928 et 19 janvier 1928; *Rev. Rouen et Caen* 1928-1-93.

(3) Cf. *Infra*: Des choses nécessitant une garde.

(4) 20 juin 1927; *Gaz. Pal.*, 11 octobre 1927.

(5) 14 octobre 1927; *Gaz. Pal.*, 28 octobre 1927.

(6) Dans le même sens : Limoges, 22 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 28 juin 1928.

(7) De même : Trib. Seine, 26 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 5 octobre 1928 et Trib. Civ. Mayenne, 24 février 1928, sous note *Gaz. Pal.*, 5 octobre 1928.

également le point de savoir si la même présomption n'est pas applicable contre le bicycliste.

Les décisions les plus récentes, en cas de collision d'auto et bicyclette admettant (explicitement ⁽¹⁾ ou implicitement ⁽²⁾) que la bicyclette est une chose dangereuse et crée un risque, décident cependant que la présomption de l'article 1384 ne doit jouer que contre l'automobiliste :

inégalement dangereuses, c'est celle qui a heurté l'autre qui

Pour la Cour de Dijon ⁽¹⁾, de deux choses également ou engage seule « en principe » la responsabilité de son gardien. Prétention insoutenable, car en fait ce n'est pas toujours celui qui est heurté qui est le moins fautif, c'est tout simplement le hasard de la manœuvre du dernier instant qui fait que l'un est heurté et que l'autre heurte ⁽³⁾.

Pour la Cour d'Angers ⁽⁴⁾, entre deux choses inégalement dangereuses par le risque qu'elles créent, la présomption ne subsiste qu'à la charge du gardien de la chose la plus dangereuse, en l'espèce l'automobile ⁽⁵⁾.

Le cas de collision entre deux autos s'est présenté plus rarement devant les Tribunaux :

Le Tribunal de Roanne ⁽⁶⁾ décide que le propriétaire de la voiture heurtée peut invoquer à son bénéfice la présomption de l'article 1384. C'est admettre que sur les deux voitures l'une heurte et l'autre est heurtée et c'est revenir implicitement à l'application de l'article 1382 ⁽⁷⁾.

(1) Dijon (1^{re} Chambre), 16 octobre 1928; *Gaz. Pal.*, 7 novembre 1928.

(2) Angers, 21 mai 1928 en s. note *Gaz. Pal.*, 7 novembre 1928.

(3) Cpr. ce qui se passe pour les abordages de navire.

(4) Angers, 21 mai 1928 en s. note *Gaz. Pal.*, 7 novembre 1928.

(5) En ce sens: Trib. Civ. Seine, 26 juin 1928; *Gaz. Pal.* 1928-2-481. — Et cf. *infra*: Des choses nécessitant une garde, chap 2. Sur la hiérarchie des choses dangereuses: RIPERT, *ibid.*

(6) Jugement du 7 juin 1927; *Mon. jud. Lyon*, 5 juillet 1927.

(7) Car on ne saurait se contenter pour apprécier quelle est la voiture heurtante et la voiture heurtée de préciser quelle est celle dont la masse a par exemple pénétré dans l'autre.

A notre connaissance, la Cour de Cassation n'a pas eu à se prononcer depuis l'arrêt JEANDHEUR sur le cas de collision entre deux automobiles. Elle a eu seulement à décider dans un cas de collision entre un tramway et une voiture attelée (1). Mais en l'espèce, la faute du conducteur de la voiture automobile était établie. Point besoin n'était de faire appel à l'article 1384.

Par contre, le Conseil d'Etat a nettement pris partie dans la question et il est permis de penser après ce que nous savons du parallélisme entre les décisions de deux juridictions civile et administrative que la Cour de Cassation adopterait ici encore l'opinion de la haute juridiction administrative. Le Conseil d'Etat a en effet décidé par arrêt du 17 juin 1927 (2) que la présomption de faute de l'article 1384 ne s'appliquait pas lorsque le dommage a été causé par une automobile à une autre automobile. Par suite dans un cas de collision entre une auto-pompe municipale et une autre automobile, la responsabilité de la commune n'est engagée que si l'accident est dû à une faute du conducteur de sa voiture.

Ce retour à l'idée de faute en cas de collision est bien celle d'une partie de la doctrine et notamment de M. RIPERT (3) selon lequel les Tribunaux n'auront d'autre ressource pour fixer les responsabilités que de déterminer celui des deux conducteurs dont la faute a le plus contribué au dommage. Selon lui, dans le cas de collision, chaque partie étant présumée en faute, les présomptions s'annulent. M. RIPERT ajoute cette réserve que si les deux choses ne présentent pas un danger égal, il n'y a plus de raison de ne pas faire peser la présomption sur le gardien de la plus dangereuse (4).

(1) *Req.*, 19 décembre 1927; *Gaz. Pal.*, 21 février 1928.

(2) *Dal.* 1927-3-40.

(3) Note au *Dalloz* 1927-1-7.

(4) Sur une hiérarchie possible dans la notion de danger; voir *infra*: Des choses nécessitant une garde.

En somme, sous cette dernière réserve, on en arrive à cette solution qu'au cas de collision, les présomptions s'annulent et qu'il faut revenir à la preuve de la faute suivant l'article 1382.

Est-ce bien là une conséquence nécessaire de la thèse inaugurée par l'arrêt JEANDHEUR? Ne serait-il pas plus juridique et plus conforme à l'esprit de l'arrêt précité de rechercher dans quelle mesure chaque chose a causé le dommage, et si cela est impossible, d'appliquer l'article 1384 respectivement, sauf à compenser les dommages-intérêts. On appliquerait ainsi à la lettre la formule de l'arrêt Jeandheur. Mais il nous faut constater que la jurisprudence préfère ici encore la difficulté de distinctions arbitraires et dire que les deux présomptions s'annulent; simple affirmation qui ne repose en somme sur aucun texte.

SECTION III

L'appréciation du cas fortuit

En étudiant la preuve contraire admise pour combattre la présomption de l'article 1384, nous verrons que la jurisprudence montre une exigence de plus en plus sévère dans l'appréciation de cette preuve contraire. C'est l'indication d'une tendance à étendre à tous les cas l'application de la présomption de l'article 1384 : Trois circonstances sont admises par les arrêts de 1919 et 1920 et à côté du fait d'un tiers et de la faute de la victime on place le cas fortuit ou de force majeure.

On confond généralement sous le nom de cas fortuit ou de force majeure toute une série d'événements provenant d'une cause étrangère à la volonté de l'individu recherché comme responsable et que celui-ci n'a pu empêcher ni éviter : Cependant, certains auteurs distinguent la force majeure en ce

qu'elle implique le fait de l'homme alors que le cas fortuit serait tout événement qui n'est pas dû à la volonté humaine (1.)

Or, si en matière d'accident, la distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose est supprimée, si le gardien est responsable même si sa chose n'a été qu'un simple agent de transmission du dommage, il est inévitable que la jurisprudence arrive peu à peu à faire jouer l'article 1384 chaque fois que l'événement initial dans l'ordre des causalités aura pris naissance dans la chose elle-même. Au contraire, elle n'admettra le cas fortuit que si cet événement est non seulement étranger à la volonté du gardien mais même dans le domaine spatial extérieur à la chose.

Ainsi peut-on constater une sévérité de plus en plus grande de la jurisprudence dans l'application de la présomption de l'article 1384 et une appréciation de plus en plus étroite du cas fortuit.

C'est ainsi que pour prendre encore un exemple à l'automobile, la jurisprudence semble décider actuellement que l'éclatement d'un pneu n'est pas un cas fortuit (2). Ses arrêts prétendent que l'éclatement d'un pneu est suffisamment prévisible, ce qui est inexact au point de vue technique. En effet, le pneu peut éclater non seulement par son défaut propre de résistance, mais par suite de nombreuses circonstances extérieures (rencontre de clous, silex, route mal entretenue, etc...). Enfin, même au point de vue de sa nature propre, la disproportion qu'il y a entre la résistance de la matière du pneu et l'effort qui lui est imposé (poids de 2.000 kilos, vitesse de 100 kilomètres) rend l'éclatement absolument imprévi-

(1) BEUDANT, 1174; *Req.*, 22 janvier 1872; *Dal.* 72-1-302.

(2) Lyon, 10 juin 1925; *Mon. Jud. Lyon*, 20 octobre 1925.
Chambéry, 26 octobre 1926; *Gaz Pal.* 1927-1-171.

sible. Il est donc inexact de dire que l'éclatement pouvait être prévu (1), et néanmoins la jurisprudence écarte le cas fortuit.

Il en est de même pour les cailloux projetés par une voiture et allant briser des glaces. La Cour de Grenoble (2) décide que la responsabilité du bris de glace incombe à l'automobiliste, motif pris de ce que ce dernier crée un risque d'accident, un danger éventuel qu'il lui appartenait de supprimer à l'aide d'un dispositif convenable (3).

Il n'y a pas de raison pour ne pas étendre le raisonnement de la Cour de Grenoble à la plupart des hypothèses de cas fortuit : Au cours d'une tempête, un arbre tombe sur une voiture ; il fallait prévoir une carrosserie assez solide pour éviter l'écrasement... etc. (4).

L'esprit dans lequel la jurisprudence envisage désormais le cas fortuit ressort nettement d'un jugement du Tribunal de la Seine (5). Il s'agissait non pas d'une voiture automobile mais d'une bouteille d'acétylène qui avait fait explosion au moment où elle était entre les mains d'un ouvrier qui l'utilisait pour des travaux de soudure. La chose était indiscutablement manipulée par l'homme. Néanmoins, depuis l'arrêt Jeandheur, la présomption de l'article 1384 était applicable. L'entrepreneur assigné invoquait le cas fortuit. Un Expert fut nommé et déclara que l'explosion ne pouvait être imputée ni à l'usager qui employait la bouteille d'acétylène ni au four-

(1) Le fabricant admet si bien une proportion inévitable d'éclatements qu'il la stipule dans ses conditions de vente (MICHELIN).

(2) Grenoble (1^{re} Ch.), 19 novembre 1925; *Journ. Grenoble* 1926-103.

(3) *Contra*: Trib. Civ. de Mamers, 23 mars 1926; *Gaz. Trib.*, 22 mai

(4) On pense aux motifs que donnaient les jugements pour déclarer le 1926, qui ne retiennent la responsabilité que si le rapport de cause à effet est établi entre la vitesse et le dommage.
patron responsable de l'accident survenu à ses ouvriers, avant le vote de la loi de 1898.

(5) 5^e Chambre, 14 novembre 1927; *Gaz. Pal.*, 14 janvier 1928.

nisser de cette bouteille : « Il s'agissait selon lui d'un cas « fortuit de surpression interne non encore définie et que « les Commissions compétentes cherchent à éclaircir pour « en éviter le retour ».

Malgré ce rapport de l'expert, le Tribunal de la Seine a estimé qu'il serait inexact de prétendre que cet événement était *imprévisible*, puisque nombre d'explosions de ce genre se produisent dans les industries similaires (1). Il retient en fait que la bouteille était manipulée par l'homme « que c'est « donc sous l'action de l'homme que la matière inerte a agi ». Et voilà une raison qui aurait fait auparavant écarter l'application de l'article 1384 et qui, par un curieux retour de conception jurisprudentielle, sert à en maintenir l'application et à faire écarter le cas fortuit : la circonstance, prévisible ou non, du travail interne de la matière provient de la chose, cela suffit, le cas fortuit est écarté.

Depuis l'arrêt JEANDHEUR, cette solution semble ne plus faire aucun doute (2).

Entraînés par leur propre jurisprudence, les Tribunaux en arrivent même à ne pas considérer comme cas fortuit certaines circonstances cependant extérieures à la chose même, tel que le mauvais état d'une route glissante qui, entraînant le dérapage de l'auto, est la cause probable de l'accident (3).

La Cour de Cassation elle-même déclare que le mauvais état de la route, cause probable de l'accident ne peut être considéré comme un cas fortuit, le chauffeur qui connaissait

(1) Remarquer la confusion volontaire admise par le Tribunal. Il ne s'agit pas de savoir si l'événement était prévisible, mais si l'on pouvait éviter sa réalisation.

(2) Limoges, 23 novembre 1927; *Gaz. Trib.*, 2 février 1928, pour l'éclatement d'un pneu. Voir pour l'éclatement d'une chambre à air suivi du déjantage d'un pneu qui ne constitue pas le cas fortuit. Grenoble, 21 juin 1927; *Journ. Grenoble* 1928-23.

(3) Douai, 14 juin 1927; *Rec. Douai*, 1927-326.

l'état de la route devant prendre les précautions nécessaires et régler son allure en conséquence (1).

Il semble bien qu'on ne se soit guère inquiété de savoir si en fait, il était prouvé que le chauffeur connaissait cet état de la route, mais il importait surtout d'appliquer l'article 1384, alinéa 1 et le mauvais état de la route ayant entraîné la rupture d'un ressort cela suffisait pour faire jouer la présomption de faute, et écarter le cas fortuit.

Quel est donc le motif invoqué par une telle jurisprudence ?

Apparemment, c'est que l'événement aurait pu être prévu et qu'on eût pu y parer avec plus de précautions, mais là n'est pas le véritable motif car depuis longtemps la jurisprudence admettait que la circonstance que le dommage survenu par cas fortuit aurait pu être prévu ne suffisait pas à engager la responsabilité de celui qui l'a occasionné, si celui-ci ne fait qu'user de son droit en ne prenant pas les mesures destinées à le prévenir (2).

Or, le droit du gardien de la chose semble bien être de ne prendre que des précautions normales et non extraordinaires. Admettons même qu'on puisse exiger de lui des précautions extraordinaires, encore faut-il que sa prévoyance puisse matériellement, humainement empêcher le dommage de se réaliser.

(1) *Req.*, 2 mars 1927; *Gaz. Pal.*, 5 mai 1927.

(2) Poitiers, 6 mai 1856; *Dal.* 56-2-182.

Civ., 1^{er} août 1866; *Dal.* 66-1-331.

Il a été jugé notamment qu'a prouvé le cas fortuit, le propriétaire d'une grue de déchargement dont la rupture d'une chaîne a causé un accident, qui établit que le maillon ne présentait aucun vice de construction, pouvait supporter une charge très supérieure à celle qu'il soulevait et se trouvait dans les conditions normales, eu égard à l'emploi auquel il était affecté, en sorte qu'il n'est pas possible de déterminer la cause de l'accident qui ne pouvait être ni prévu ni évité.

Req., 29 avril 1913: Rapport au Conseiller Michel JAFFARD; *Dal.* 1913-1-427.

Le gardien de l'auto notamment a le devoir de s'adresser à une maison sérieuse pour obtenir de bons pneus, mais si le pneu vient à éclater, il eût été juste de considérer qu'il y avait là un cas fortuit.

Mais entraînée dans la voie ouverte par l'article 1384, la jurisprudence est tentée de lui faire englober le plus de cas possible. Pas de distinction, dit l'arrêt Jeandheur. Conséquence : Tout accident qui se rattache plus ou moins à la chose même maniée par l'homme, même dans le cas où cet accident était humainement inévitable, tombera sous l'application de l'article 1384.

Cette limitation de la notion du cas fortuit à des cas de plus en plus rares ⁽¹⁾, ne s'explique véritablement que par le besoin d'introduire l'idée du risque sous le couvert de la présomption de faute.

SECTION IV

Du cumul des responsabilités fondées sur les articles 1382 et 1384, alinéa I

Deux conducteurs d'automobiles occasionnent deux accidents différents. Ils sont tous les deux présumés en faute par application de l'article 1384, alinéa 1, puisqu'il n'y a pas lieu de distinguer selon que la chose est ou non sous la maîtrise de l'homme. Or, en fait, l'un des conducteurs a commis une faute au sens de l'article 1382 pour excès de vitesse, inobservation des règlements, infraction au Code de la route, ivresse.

(1) La constatation que le ricochet d'une balle a le caractère d'un événement dépassant les prévisions humaines ne saurait équivaloir à la constatation d'un fait provenant d'une cause étrangère et non imputable au tenancier du tir.

Cass. Civ., 18 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 23 octobre 1928.

etc... Par contre, il est impossible de définir la cause de l'accident causé par l'autre voiture et la faute par hypothèse ne saurait être prouvée.

Les deux conducteurs sont assignés en vertu de l'article 1384. Seront-ils tous les deux également condamnés, alors que l'imprudence de l'un est flagrante et qu'au contraire contre l'autre, aucune faute n'a pu être relevée?

La jurisprudence antérieure à l'arrêt Jeandheur aurait déclaré que l'un des conducteurs, responsable en vertu de l'art. 1382 (1) devait être condamné à la réparation du préjudice; pour le deuxième, pas de faute prouvée, pas de condamnation. Et cela eut semblé équitable et juridique.

Dans notre hypothèse au contraire, deux condamnations égales semblent devoir être prononcées en raison des deux présomptions jouant également dans des conditions cependant différentes.

Que décide la jurisprudence dans de telles hypothèses? Devant la faute prouvée ou au moins évidente, elle ne semble pas aller jusqu'à tenir pour nulle l'application de l'article 1382. Certains Tribunaux se contentent de déclarer comme incompatibles les articles 1382 et 1384. Ainsi a-t-il été jugé pour une automobile engagée maladroitement sur une voie ferrée (2) : « Dans ce cas, dit le jugement, la faute de l'homme « est exclusive du fait ou de la faute de la chose inanimée (3), « comme cette faute de l'homme aurait été exclusive du fait « du cheval imprudemment dirigée sur la voie par son conducteur. »

(1) Nous présumons, bien entendu, non seulement la faute, mais la preuve de cette faute.

(2) Trib. Civ. d'Evreux, 11 octobre 1926, en sous note *Gaz. Pal.* 1927-1-174.

(3) Dans son désir d'assimiler la chose de l'article 1384 à l'animal de l'article 1385, le Tribunal d'Evreux va jusqu'à dire cette énormité : « la faute de la chose inanimée ».

La Cour de Riom (1), (toujours avant l'arrêt Jeandheur), décidait de même que l'application simultanée des articles 1382, 1383 et 1384 ne saurait être ordonnée. Lorsque la faute est établie, seuls les articles 1382 et 1383 sont applicables.

Cette solution était équitable et juridique avant la conception nouvelle de notre article. En effet, la cause de l'accident est ou bien le fait de l'homme (art. 1382 et 1383) ou bien le fait de la chose (ainsi interprété, soit qu'elle ait un vice propre, soit qu'elle ait agi indépendamment de l'homme) (art. 1384).

Mais désormais, cette distinction ne doit plus être faite. Sans doute, il est difficile d'admettre que deux actions en dommages-intérêts soient ouvertes à une victime contre la personne responsable du dommage. Sans doute, ces deux actions seraient fondées sur une faute, délictuelle ou quasi-délictuelle. Mais il y a cette différence que l'une de ces fautes doit être prouvée (art. 1382) alors que l'autre n'est que présumée et encore cette présomption est-elle tellement mitigée par l'idée de risque (art. 1384) que le cumul des deux actions en dommages-intérêts nous apparaît en principe possible (2).

Certains jugements déclarent en ce sens que les deux responsabilités peuvent co-exister (3). « Il est évident dit le Tribunal de Versailles, qu'un véhicule automobile quoique « dirigé par l'homme, présente pour les tiers, à raison notamment de sa vitesse, des risques d'accidents qui lui sont propres et qui sont beaucoup plus graves que ceux que pouvaient présenter la plupart des choses existant lors de la « rédaction du Code civil. »

La Cour de Cassation a eu à décider depuis l'arrêt Jean-

(1) 1^{re} Chambre, arrêt du 19 novembre 1924; *Gaz. Pal.* 1925-1-176.

(2) Sous réserve de l'application du principe « pas d'intérêt pas d'action ».

(3) Trib. Civ. Versailles, 9 mars 1926, sous note *Gaz. Pal.* 1927-1-174.

dheur dans un cas de transport bénévole (1). Il est vrai qu'il s'agissait du conducteur d'un sidecar s'engageant imprudemment en pleine nuit sur un passage à niveau dont il avait la surveillance et duquel par conséquent l'horaire des trains était connu. La Cour se contente d'appliquer l'article 1382, seule question qui lui était posée, car le pourvoi lui-même n'envisageait pas l'application de l'article 1384.

Mais dans cette même espèce, le demandeur eut pu baser en outre sa demande sur l'article 1384 (2) et cette demande ne pouvait qu'être accueillie puisque si la chose est maniée par l'homme, il importe peu que le fait de ce dernier puisse être recherché, la présomption jouant dans tous les cas. C'est réduire encore le domaine de l'article 1382, et faire une place toujours plus petite à la notion de responsabilité morale basée sur la faute.

Cette question de cumul de responsabilités a d'ailleurs un intérêt pratique au point de vue des conclusions des parties :

A. — Il est de principe que les juges sont liés par les conclusions et ne peuvent statuer que dans leurs limites sous peine *d'ultra petita* et de requête civile.

Il semblerait que la victime d'un accident qui réclame des dommages-intérêts en fondant sa demande sur un quasi-délit, pût indifféremment demander réparation d'un dommage soit en raison d'une faute prouvée (art. 1382), soit d'une faute simplement présumée (art. 1384).

La jurisprudence le lui accorde mais le demandeur devra prendre garde; s'il conclut à la responsabilité sans invoquer l'article du Code, l'on pourra faire jouer les articles 1382 ou

(1) *Req.*, 29 mars 1927, arrêt précité.

(2) En admettant, bien entendu, que l'article 1384 soit applicable au transport bénévole, et il l'était à l'époque de notre arrêt cf. *supra*, chapitre I.

1384 et le juge pourra statuer indifféremment en appliquant l'un ou l'autre de ces articles (1).

On ne saurait dire qu'en pareil cas les juges aient modifié la cause et l'objet de la demande. Mais si le demandeur a le malheur d'invoquer l'un des articles 1382 ou 1384, les conséquences peuvent être funestes pour lui.

La Cour de Cassation le prévenait déjà le 27 juillet 1926 (2) que si l'action en responsabilité d'un accident causé par une automobile est fondée sur les articles 1382 et 1383, le juge ne peut, après avoir dit qu'aucune faute n'est démontrée, condamner néanmoins le défendeur à des dommages-intérêts sur la base de l'article 1384, substitué par lui aux dispositions invoquées (3).

Depuis l'arrêt Jeandheur, la Cour de Cassation n'a fait que confirmer en l'aggravant sa jurisprudence (4).

Le juge est donc prévenu : S'il s'avise de condamner par application de l'article 1384, alors que les conclusions portent uniquement sur l'article 1382, sa décision encourt la cassation.

B. — Il en est de même pour l'application de l'article 464 du Code de Procédure civile aux termes duquel : « Il ne sera « formé, en cause d'appel, aucune nouvelle demande, à moins « qu'il ne s'agisse de compensation ou que cette demande « nouvelle soit une défense à l'action principale ».

Le demandeur qui a invoqué l'article 1382 en première instance ne saurait en appel invoquer l'article 1384, alinéa 1. Il

(1) Paris (5^e Ch.), 1926; *Rec. assur.* 1926-166. *Contra* cependant Aix, 18 mai 1928; *Quotidien Juridique* du 2 octobre 1928. Selon cet arrêt, devant l'imprécision de la demande, les Juges doivent s'en tenir au droit commun et n'appliquer que l'article 1382. (Que faut-il entendre par *droit commun*?...)

(2) *Gaz. Pal.*, 6 novembre 1926.

(3) Dans le même sens: Trib. Civ. Montpellier, 18 février 1928; *Mon. jud. du Midi*, 15 mars 1928.

(4) Cass. Civ., 29 avril 1927; *Gaz. Pal.*, 15 juin 1927 et plus récemment: 10 janvier 1928; *Gaz. Pal.*, 4 et 5 mars 1928.

aura beau soutenir qu'il demande réparation d'un préjudice et qu'il invoque une faute (sauf à déterminer si elle sera prouvée ou présumée) on lui répond : demande nouvelle (1). Il aura beau prétendre que ce n'est là qu'un moyen nouveau (2) ou encore que le débat a porté en première instance tant sur l'article 1382 que sur l'article 1384, alinéa 1, bien que l'assignation n'ait visé originairement que l'article 1382 (3).

La Cour de Cassation lui répond impitoyablement qu'il y a là une demande nouvelle : Ainsi lorsque l'action en responsabilité intentée par la victime d'un accident est basée sur la maladresse des employés de chemin de fer dans la manœuvre d'un train, le demandeur ne peut dans ses conclusions d'appel incident prétendre pour la première fois fonder son action sur l'article 1384 (4).

Il est donc acquis qu'une demande fondée sur l'article 1384 constitue en appel une demande nouvelle (5).

En fait, le demandeur obviendra à ce danger par la pratique du « subsidiaire ». A moins de faute évidente et incontestable, il invoquera dans tous les cas principalement l'article 1384, alinéa 1, et subsidiairement l'article 1382.

L'étude de la question du cumul des responsabilités nous suggère cette observation : Si l'article 1384, alinéa 1 est autre chose qu'une forme de l'article 1382, si c'est une demande nouvelle et non un moyen nouveau, c'est que d'abord il ne

(1) Paris (5^e Ch.), 19 mars 1926; *Rec. assur.* 1926-167.

Limoges, 5 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 16 novembre 1928.

(2) Douai, 9 avril 1925; *Rec. Douai* 1925-189.

(3) Paris, 6 mars 1926; *Rec. assur.* 1926-166.

Paris, 9 avril 1927; *Gaz. Pal.*, 23 juin 1927.

(4) Cass. Civ., 24 mai 1927; *Gaz. Pal.*, 4 juillet 1927; S. 1927-1-265.

Req., 23 novembre 1927; *Gaz. Pal.*, 10 décembre 1927.

(5) *Contra* cependant: Paris, 10 novembre 1928; *Gaz. Pal.*, 21 décembre 1928, d'après lequel, il y aurait en appel, non demande nouvelle, mais moyen nouveau, tendant à établir le bien-fondé de la demande, sans en modifier l'objet.

s'agit pas dans les deux cas de la même faute, mais c'est qu'en outre dans le cas de l'article 1384 il y a autre chose que la faute dans la garde que relèvent les arrêts, il y a, et c'en est une nouvelle preuve, le fait que l'on répond d'un dommage sans être nullement fautif : il y a le risque.

Ainsi s'explique pleinement que l'article 1384 soit considéré par la Cour de Cassation non pas seulement comme une application du principe de l'article 1382 ce qu'il fut jadis, mais comme une demande nouvelle et, nous ajoutons, renfermant une notion étrangère à celle du quasi-délit contenue dans l'article 1382.

SECTION V

Influence de la chose jugée au criminel

1. — Sous l'empire de la jurisprudence antérieure à l'arrêt Jeandheur, la question de la répercussion de l'acquittement d'un automobiliste du chef de blessures par imprudence sur l'existence ou non de sa responsabilité civile ne pouvait se poser que d'une façon : La faute quasi-délictuelle, au sens des articles 319 et 320 du Code Pénal (1) englobait-elle tous les cas de faute, négligence ou imprudence visés par les art. 1382 et 1383?

Une jurisprudence récente de la Cour de Cassation avait maintes fois décidé qu'un acquittement prononcé sur une prévention de blessures ou homicide par imprudence ne lais-

(1) « Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements aura commis volontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause sera puni d'un emprisonnement de 3 mois à 2 ans et d'une amende de 50 francs à 600 francs (art. 319).

« S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, le coupable sera puni de 6 jours à 2 mois d'emprisonnement et d'une amende de 16 à 100 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. » (Art. 320 du Code pénal; Loi du 13 mai 1863).

sait en aucun cas place à une faute civile du chef de maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements (1).

L'action civile se heurtait ainsi devant la juridiction civile au principe de l'autorité de la chose jugée au criminel, cette autorité, s'attachant d'ailleurs non seulement aux décisions des juridictions répressives de droit commun mais aussi aux juridictions d'exception (2).

Qu'allait décider la jurisprudence du jour où elle admettait qu'il n'y avait pas lieu de distinguer pour l'application de l'article 1384 selon que la chose est ou non actionnée par l'homme :

Un conducteur d'automobile dont la voiture a occasionné un accident est poursuivi pour blessures par imprudence et acquitté. L'article 1384, alinéa 1 s'appliquant désormais à l'automobile même conduite, une responsabilité quasi-délictuelle (présomption de faute du fait de la chose qu'on a sous sa garde) va-t-elle pouvoir subsister ?

La question a été posée devant la Cour de Cassation précisément dans l'affaire Bessières (3) qui selon une opinion générale (4) aurait été le point de départ de la nouvelle interpré-

(1) Cass., 12 juin 1914; *Gaz. Pal.*, 1914 et 1915-2-36; *Sir.* 1915-1-70; *Dal.* 1915-1-17.

Cass., 23 mai 1916; *Sir.* 1918-1919-1-36; 12 juillet et 13 novembre 1917; *S.* 1918-1919-1-212.

Cass., 5 mai 1920; *Gaz. Pal.* 1920-1-660; 16 novembre 1919, *Gaz. Pal.* 1920-2-12,

et plus récemment :

Caen, 23 juillet 1926; *Rec. Caen* 1927-1-141.

Colmar, 24 mars 1926 et 27 avril 1926; *Rev. Als. Lorraine* 1926-513.

Lyon, 4 novembre 1926; *Mon. Jud. Lyon*, 20 septembre 1927.

Trib. Civ. Laval, 17 février 1928; *Gaz. Pal.*, 24 mars 1928.

(2) Cf. pour les conseils de guerre: Cour appel Lyon (1^{re} Ch.), 3 juin 1920; *Gaz. Pal.* 1920-2-388. Pour un acquittement par le Tribunal commercial maritime. Cass., 2 mai 1924; *Gaz. Pal.* 1924-2-107.

(3) Cass., 29 juillet 1924; *Gaz. Pal.*, 3 octobre 1924 et Cf. 2^e partie.

(4) Cf. *supra*, 2^e partie.

tation jurisprudentielle : En l'espèce, le chauffeur militaire de la voiture qui avait causé l'accident de la dame Bessières avait été acquitté par le Conseil de Guerre sur l'inculpation de blessures par imprudence.

Par le même arrêt, déjà longuement analysé (1), qui semblait permettre l'application de l'article 1384 à l'auto conduite, la Cour formulait un deuxième principe qui constituait un revirement par rapport à son ancienne jurisprudence : « Vu l'article 1351 du Code civil (2). Attendu que le « principe d'après lequel les décisions de la justice criminelle ont au civil l'autorité de la chose jugée, doit être « entendu en ce sens que le juge civil ne peut méconnaître « ce qui a été jugé au criminel... Attendu que le jugement du « Conseil de Guerre n'a statué qu'en ce qui concerne la culpabilité; que dès lors il appartenait à la Cour de rechercher « si les faits ne constituaient pas un quasi-délit entraînant « la responsabilité de l'auteur ».

Comment expliquer ce revirement de la Cour de Cassation ? Il était en effet constant en jurisprudence que l'autorité de la chose jugée au criminel ne s'étend qu'à ce qui a été certainement et nécessairement décidé par la jurisprudence répressive (3). Au contraire, la juridiction civile conserve son entière liberté d'appréciation, toutes les fois qu'elle ne décide rien d'inconciliable avec ce qui résulte nécessairement de la décision criminelle.

Dès lors, il s'agit de rechercher si sont conciliables les deux

(1) Cf. *supra*, 2^e partie.

(2) Article 1351: « L'autorité de la chose jugée n'a lieu qu'à l'égard « de ce qui a fait l'objet du jugement. Il faut que la chose demandée soit « la même; que la demande soit fondée sur la même cause; que la demande « soit entre les mêmes parties et formée par elles et contre elles en la « même qualité. »

(3) Cass., 15 décembre 1919; *Gaz. Pal.* 1920-1-148

Cass., 13 mars 1923; *Gaz. Pal.* 1923-1-717.

décisions, l'une prononçant l'acquiescement et l'autre retenant la responsabilité fondée sur l'article 1384. La Cour de Cassation l'admet depuis l'arrêt Bessières, comme une conséquence de sa nouvelle jurisprudence sur l'application même de l'article 1384. En effet, notre article édicte désormais une présomption de faute quasi-irréfragable, qui joue contre l'automobiliste. Or, s'agissant d'une présomption, la nécessité de la preuve tombe et alors même que la preuve n'est pas faite (ce qui suffit à déterminer l'acquiescement), la présomption n'en subsiste pas moins pour cela. Le deuxième principe de l'arrêt Bessières est donc la conséquence logique du premier.

Encore faut-il que la décision de relaxe soit fondée non sur une faute de la victime ou un cas fortuit (1) mais bien sur la non démonstration de la faute du prévenu (2). Si au contraire la décision est fondée sur la reconnaissance de la faute de la victime comme cause de l'accident, la juridiction civile doit tenir ce fait comme acquis (3) et la preuve de la faute de la

(1) Sous réserve du point de savoir si l'appréciation du cas fortuit par la juridiction répressive s'imposerait à la juridiction civile.

« Ainsi le jugement qui acquitte le conducteur d'une automobile prévenu d'homicide par imprudence à raison de l'accident mortel causé à la victime, en déclarant que « le dérapage de la voiture qui a causé l'accident paraît dû à l'état du sol », n'émet qu'une simple hypothèse qu'on ne saurait considérer comme la constatation d'un cas fortuit ayant autorité de chose jugée; il appartient donc à la juridiction civile; saisie d'une demande en dommages-intérêts contre le conducteur de la voiture et son commettant, de ne pas tenir compte de cette déclaration et de faire droit à la demande. » Cass., Req., 16 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 31 août 1928.

(2) Si en principe l'autorité de la chose jugée ne s'attache qu'à la décision même, c'est-à-dire au dispositif du jugement et non aux motifs, cette règle doit être écartée quand les motifs font corps avec le dispositif, sont nécessaires pour le soutenir et peuvent servir à l'éclaircir. Colmar, 27 avril et 24 mars 1926; *Rev. Als. Lorraine*, 1926-513.

V. pour une ordonnance de non-lieu sur prévention d'homicide involontaire: Montpellier, 9 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 23 juin 1928.

(3) Certains arrêts vont plus loin et estiment que le Juge civil n'est pas lié par un motif surabondant de la décision correctionnelle comme l'affirmation que l'accident est dû uniquement à la faute de la victime, puisque la faute de la victime pouvait ne faire que diminuer la responsabilité de l'auteur de l'accident. Poitiers, 22 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 24 juillet 1928.

victime étant une des circonstances qui combattent victorieusement la présomption de l'article 1384, celle-ci tombe et la responsabilité de l'agent ne peut être retenue.

La Cour de Paris s'est empressée de suivre sur ce point la théorie de la Cour de Cassation et déjà avant l'arrêt Jean-d'heur, décidait le 26 juillet 1926 que l'acquiescement du conducteur de l'automobile ne fait pas obstacle à une action en dommages-intérêts fondée sur l'article 1384, alinéa 1 (1).

Il n'est pas douteux que telle est la voie dans laquelle va s'orienter la nouvelle jurisprudence (2).

2. — L'influence du criminel sur le civil pose également la question de la prescription : l'action civile résultant d'un crime, d'un délit ou d'une contravention se prescrit en effet par les mêmes délais que l'action publique (art. 2, 637, 638 et 640 du Code d'instruction criminelle).

Or, en matière de blessures par imprudence, l'action civile était presque unanimement admise comme prescrite par trois ans (3). On admettait en effet que les fautes visées par les articles 319 et 320 du Code pénal se confondent généralement avec celles qui sont visées par les articles 1382 et 1383 du Code civil et que dépouillées de leur caractère pénal, elles ne pouvaient conserver un caractère subsidiaire de quasi-délict. La prescription de trois ans s'opposait donc à ce qu'une action

(1) Paris, 26 juillet 1926 et Paris, 23 décembre 1926; *Sem. Jur.* du 20 janvier 1927: Il est à remarquer que dès avant l'arrêt Jeandheur, la Cour de Paris tenait pour acquise depuis l'arrêt Bessières l'application de l'article 1384 à l'auto conduite.

(2) Limoges, 31 janvier 1928; *Gaz. Trib.*, 16 juin 1928.

(3) Cf. Civ., 18 décembre 1912; Dal. 1915-1-17 et sur renvoi Grenoble, 21 novembre 1913; Dal. 1915-1-18, sous note h. Rapp. Civ., 12 juin 1914; Dal. 1915-1-17. Req., 12 juillet et 13 novembre 1917; S. 1919-1-212.

civile en dommages-intérêts soit intentée, après ce délai à la suite d'un accident d'automobile (1).

Dorénavant au contraire, pour être logique avec elle-même, la jurisprudence devra admettre que l'article 1384 se détachant du cadre de l'article 1382, seule la prescription trentenaire est susceptible d'éteindre une action en responsabilité civile fondée sur la seule présomption de l'article 1384, alinéa 1 (2).

Ces conséquences relatives à l'autorité de la chose jugée et à la prescription s'expliquent, nous venons de le voir, par la conciliation parfaite qu'est tenue d'admettre la Cour de Cassation entre l'absence de faute au sens des articles 319 et 320 du Code pénal et même 1382 et 1383 du Code civil et l'existence présumée d'une faute selon l'article 1384; car il ne suffit pas de dire que c'est là une simple question de preuve (d'un côté faute non prouvée, de l'autre faute présumée). En effet, devant la juridiction répressive, bien qu'il appartienne au Ministère public de faire la preuve de la culpabilité du prévenu, en fait tout se passe comme si ce dernier avait à faire la preuve de son innocence, tout au moins apporte-t-il la preuve contraire de celle de l'accusation :

En réalité, la question se ramène à ceci : X... n'a pas commis d'imprudence d'aucune sorte dit le Tribunal correctionnel; oui, mais il a commis une faute dans la garde dit le Tribunal civil.

Il va donc falloir préciser ce qu'est cette faute dans la

(1) Voir pour les actions résultant d'une contravention (prescription d'un an): Trib. Correctionnel de Cettes, 23 novembre 1926; *Mon. jud. du Midi*, 15 mars 1927.

(2) Les actions fondées sur les articles 1382 et 1384 du Code Civil, bien que poursuivant le même objet, possèdent des causes juridiques différentes et la victime ne peut se voir opposer la prescription de trois ans de l'art. 638 I. C. quand son action est basée sur l'article 1384, alinéa 1. Cass., *Req.*, 9 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 7 juillet 1928.

garde dont la nature est tout à fait étrangère à la véritable notion de faute aquilienne et qui n'est en réalité qu'une application de cette notion du risque qui malgré les protestations de la Cour de Cassation elle-même, ne cesse de dominer notre matière.

CHAPITRE II

DIFFICULTÉS RELATIVES A L'APPLICATION DE LA 2^e FORMULE DE L'ARRÊT JEANDHEUR — CHOSE NÉCESSITANT UNE GARDE EN RAISON DES DANGERS QU'ELLE PEUT FAIRE COURIR A AUTRUI.

Pour l'application de l'article 1384, il suffit, dit l'arrêt Jeandheur, qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui. Telle est la deuxième formule de l'arrêt, formule entièrement nouvelle et originale, à la fois constructive en ce qu'elle annonce une conception juridique nouvelle et restrictive en ce qu'elle limite la catégorie des choses régies par l'article 1384, alinéa 1.

Quelles sont donc les choses visées désormais par notre article? Quelle est cette nécessité d'une garde dont parle l'arrêt et enfin, comment devons-nous désormais analyser la présomption de faute de l'article 1384?

Telles sont les questions que nous nous proposons de résoudre dans ce chapitre II.

SECTION I

Des choses visées par l'article 1384, alinéa I

Par cette formule : chose nécessitant une garde, l'arrêt Jeandheur semble avoir édifié une construction juridique entièrement nouvelle. Il rompt délibérément avec la distinction périmée du fait de l'homme et du fait de la chose. Il la

remplace par une distinction parmi les choses, selon qu'elles nécessitent ou non une garde. La question se pose aussitôt de savoir quelle catégorie de choses la Cour de Cassation a entendu ainsi désigner.

Il convient tout d'abord de distinguer entre les choses animées et les choses inanimées.

Les choses animées, c'est-à-dire les animaux (1) sont régies par un texte qui leur est spécial (art. 1385), texte que la jurisprudence tend de plus en plus à considérer lui aussi, comme un texte indépendant, depuis qu'elle a découvert dans l'article 1384, alinéa 1, une disposition originale (2).

D'autre part, tous les arrêts sans exception qui appliquent l'article 1384 précisent qu'il s'agit de la chose inanimée. On peut donc considérer comme certain que seules les choses inanimées sont visées par l'article 1384.

Mais parmi les choses inanimées il y a encore les bâtiments de l'article 1386.

Jusqu'à l'arrêt Jeandheur, on considérait à peu près unanimement que la disposition de l'article 1386 était réservée aux immeubles bâtis. Certains allaient jusqu'à l'appliquer aux immeubles tout court commettant encore une confusion entre la distinction des biens (mobiliers et immobiliers) et les catégories visées par la matière des quasi-délits qui lui sont complètement étrangères (3). Dans tous les cas, on pensait que pour les immeubles, la responsabilité du maître était suffisamment engagée soit par application de l'article 1386,

(1) Nous ne désespérons pas de voir une jurisprudence d'avenir considérer comme une chose animée des machines qui, si perfectionnées soient-elles, ne seront toujours qu'un ensemble de mécanismes auquel manquera cet élément de mobilité propre qui caractérise les animaux.

(2) La présomption de l'article 1384 n'est pas applicable aux véhicules à traction animale pour lesquels il y a lieu d'appliquer celle de l'art. 1385. Grenoble, 3 février 1928; *Mon. Jug. de Paix*, 1928-236.

(3) Cf. 1^{re} partie.

soit tout simplement de l'article 1382 (1). Et l'on s'accordait à réserver l'application de l'article 1384 aux choses mobilières, inanimées (2) malgré le déséquilibre qui se manifestait entre cette jurisprudence et la disposition nouvelle de la loi du 7 novembre 1922 (3).

Cette distinction n'avait plus lieu d'exister depuis la nouvelle formule de l'arrêt Jeandheur qui fondait la responsabilité uniquement sur la nécessité d'une garde. Aussi la Cour de Cassation (Chambre des Requêtes) (4) par un arrêt du 6 mars 1928 (5), applique-t-elle l'article 1384, alinéa 1, à un ascenseur, chose immobilière considérée comme dange-reuse (6).

L'arrêt reprend la formule de l'arrêt Jeandheur et la précise ainsi : « La disposition de l'article 1384 est d'une généra-lité absolue. Elle vise sans distinction le dommage causé

(1) Trois arrêts de Cass. écartent l'application de l'art. 1384 aux im-meubles tant par nature que par destination. *Req.*, 18 mai 1909; *Dal.* 1909-1-461. *Civ.*, 26 juin 1924; *Dal.* 1924-1-159. *Req.*, 10 février 1925; *Dal.* 1925-1-97.

(2) Les nombreux arrêts cités au cours de cette étude, notamment les arrêts de la Cour de Cassation Bessières, 29 juillet 1924 et Jeandheur, 21 février 1927, parlent tous de la chose mobilière inanimée.

(3) Cf. sur cette question, 1^{re} partie, ch. IV, section 5 et 2^e partie, chap. IV, section 3.

(4) La Chambre Civile dans un arrêt du 11 juin 1928 (*Gaz. Pal.*, 27 juillet 1928) à propos de l'application de l'article 1384, dans le cas de transport bénévole, parle encore de la présomption établie par l'art. 1384, alinéa I, à l'encontre du gardien d'une chose mobilière inanimée. Entend-elle par là réserver la question que semble avoir tranchée la Chambre des Requêtes?

(5) *Gaz. Pal.*, 20 mars 1928 et *Sem. Jur.* du 12 avril 1928.

(6) L'article 1386 avait été déjà appliqué aux immeubles par destination notamment à un ascenseur. Paris, 28 janvier 1924; *Dal.* 1924-2-84, et à un monte-charge. Paris, 29 novembre 1911; *Gaz. Pal.* 1911-2-666; décisions infiniment critiquables, car il ne s'agissait pas de bâtiments au sens de l'article 1386.

Pour l'application de l'art. 1384 à des choses incorporées à un bâtiment : Pour une canalisation de gaz; *Req.*, 25 novembre 1924; *Dal.* 1925-1-12. — Pour une canalisation électrique; *Req.*, 10 novembre 1924; *Dal.* heb. 1924, page 665.

« par le fait de toute chose dont l'usage ou la détention nécessite une garde à raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui. Ce texte distingue si peu les choses mobilières des choses immobilières que la loi interprétative du 7 novembre 1922 qui précise l'exception qu'il convient d'apporter en cas d'incendie au principe général qu'il énonce, prévoit expressément le dommage causé par l'incendie des immeubles, exception qui n'aurait aucune raison d'être si le gardien d'un immeuble n'était pas soumis comme le gardien d'un meuble à la règle édictée par l'article 1384 ».

S'engageant dans cette voie, un arrêt de la Cour de Montpellier du 9 juin 1928 (1) applique notre article non seulement aux immeubles par destination mais bien aux immeubles par nature, en l'espèce un bâtiment. Il s'agissait d'une personne qui prêtant son concours à la démolition d'un bâtiment avait été ensevelie sous les matériaux. On pensait immédiatement à appliquer l'article 1386 mais l'arrêt écarte cet article car il ne s'agissait pas d'un dommage survenu par défaut d'entretien ou vice de construction, le propriétaire ayant entrepris lui-même la démolition de son immeuble. Il est déclaré responsable par application de l'article 1384, alinéa 1.

Il est à noter que cet arrêt invoque l'article 546 du Code civil pour démontrer que le terme de « chose » dans l'article 1384 vise l'immobilière aussi bien que la mobilière (2).

La Cour de Cassation suivie par la Cour de Montpellier rompt ainsi de façon brusque avec la jurisprudence qu'elle avait maintenue jusqu'au 10 février 1925 (3). Il est piquant

(1) *Gaz. Pal.* du 23 juin 1928. Pour l'application de 1384 à un accident causé par la rupture d'une poutre maîtresse d'une grange où s'effectuaient des réparations. Cf. Montpellier, 29 octobre 1928; *Mon. jud. Midi*, 1^{er} décembre 1928.

(2) Article 546: « La propriété d'une chose, soit mobilière, soit immobilière donne droit sur tout ce qu'elle produit... » (droit d'accession).

(3) Cf. 1^{re} partie, chapitre IV, section 4.

de constater que les mêmes arguments qu'elle invoque, tirés du texte de la loi du 7 novembre 1922, elle les avait précisément négligés dans ses arrêts de 1924 et 1925, écartant l'application de notre article aux immeubles. Cette simple considération permet de faire ressortir le caractère tout occasionnel de la théorie nouvelle.

Ainsi l'article 1384 s'applique à toutes choses inanimées, mêmes immobilières (1). Mais alors, il est permis de se demander quel est le régime des bâtiments visés par l'article 1386 qui sont incontestablement des choses immobilières!

M. MESTRE (2) essaie de concilier les articles 1384 et 1386; l'article 1386 ne s'appliquerait que dans le cas de ruine de bâtiment et vice de construction. Dans tous les autres cas, ce serait l'article 1384 à condition que la chose soit de celles qui normalement doivent être gardées. Selon lui, en somme, il y aurait une cloison étanche entre les deux articles .

Nous estimons, au contraire, que cette réserve des cas d'application de l'article 1386 n'a plus aucune raison d'être. L'article 1384 entendu comme le veut la Cour de Cassation absorbe l'article 1386 au point de le supprimer puisqu'il dit les mêmes choses que lui et même beaucoup plus. Et la victime du dommage causé par un immeuble (3) préférera invoquer l'article 1384 qui établit une présomption plus générale de faute alors

(1) Sous réserve, bien entendu, de leur caractère dangereux (v. *infra*). C'est ainsi que si la nature immobilière des arbres ne permet pas d'écarter l'article 1384, alinéa I, ce texte est hors de cause en raison de leur caractère non dangereux en soi. Trib. Seine (1^{re} Ch.), 26 juin 1928; *Gaz. Pal.*, 13 octobre 1928.

(2) *Rev. Crit. de Législation et Jurisprudence*, 1925, page 406. Cf. aussi Henri LALOU: Responsabilité civile, n° 575.

(3) Sans doute, on invoquera que l'immeuble en soi n'est pas dangereux, ne nécessite pas une garde; nous répondrons que dans le cas de ruine de bâtiment prévue par 1386 (hypothèse envisagée), cette ruine même fait que l'immeuble est dangereux et nécessite une garde. De même au cas de vice de construction.

qu'avec l'article 1386 elle doit prouver tout d'abord qu'il y a ruine du bâtiment ou vice de construction.

N'est-ce pas une preuve de plus que si les auteurs du Code avaient eu l'intention que leur prête la jurisprudence en écrivant l'article 1384, ils n'auraient pas eu l'idée de formuler une disposition aussi nettement inutile que l'article 1386.

Quoi qu'il en soit, la première conséquence de la formule Jeandheur est que l'article 1384 vise toutes les choses inanimées.

Quel est donc le nouveau critérium découvert par la jurisprudence?

Nous croyons avoir suffisamment insisté sur les dangers qu'il y avait à généraliser à outrance la théorie de l'article 1384 (1) : Rappelons que l'homme ne pouvant guère causer un dommage sans le moyen de corps matériels, la responsabilité du fait des choses qui ne suppose la démonstration d'aucune faute se serait rapidement substituée à la responsabilité humaine (2). Aussi s'inspirant des théories de M. RIPERT, la Cour de Cassation a-t-elle déclaré par l'arrêt Jeandheur que l'article 1384 ne s'appliquerait qu'aux choses *nécessitant une garde en raison des dangers qu'elles peuvent faire courir à autrui*.

Il convient donc de rechercher parmi les choses inanimées (mobilières ou immobilières) (3) quelles sont celles qui nécessitent une garde?

Cette formule « *nécessité d'une garde* » est équivoque parce que trop synthétique. Elle semble contenir deux idées étrangères, selon qu'on l'envisage par rapport à la chose *intuitu rei* ou par rapport à la personne qui à la garde *intuitu personae* :

(1) Cf. 2^e partie, chapitre IV, section I.

(2) SAVATIER: Chronique, *Sem. Jur.* du 7 avril 1927.

(3) Cf. *supra*.

Par rapport à la chose : la nécessité de la garde semble devoir être appréciée en fonction du *caractère dangereux* de cette chose. La Cour elle-même déclare « nécessité de garde en raison des dangers ». *Par rapport à l'homme* : cette même nécessité se traduirait en une obligation de garde (1).

Nous nous inquiéterons tout d'abord de savoir quelles sont ces choses visées par l'article 1384, quelles choses sont dangereuses ou plus exactement quelles choses nécessitent un garde, car nous reculerons très vite devant l'insuffisance du critérium de danger.

Il y avait là en vérité une théorie à édifier de toutes pièces, car les décisions d'espèces sont encore trop rares et si nous savons que les automobiles sont des choses qui nécessitent une garde (2), de même que les armes à feu (3), nous ne devons pas oublier que cette théorie est née à propos de l'automobile, et qu'il nous faut tenter de tirer quelque chose de définitif du caractère tout occasionnel de cette jurisprudence.

Essayons d'abord d'adopter le critérium de *danger* comme semble nous y inviter la Cour suprême.

Cette notion de danger amène à discerner deux points de vue tout différents. En effet, ou le danger sera apprécié en considération de la chose elle-même, ou il le sera en considération de son emploi, des circonstances; qui à un moment précis, peuvent rendre dangereuse une chose en soi inoffensive :

Lorsque l'on a édifié la théorie de l'article 1384, alinéa 1,

(1) ESMEIN (note S., 21 février 1927; S. 1927-1-137) fait remarquer que dans l'affaire des tonneaux de brai (16 novembre 1919; S. 1922-1-97) l'interprétation du mot garde avait servi à généraliser le champ d'application de l'article 1384, alors qu'en 1927, lors de l'arrêt Jeandheur cette même interprétation a servi à restreindre son application.

(2) Arrêt de principe Jeandheur du 21 février 1927.

(3) Voir pour le ricochet d'une balle dans un tir forain. Cass., 25 juillet 1927; *Gaz. Pal.*, 11 octobre 1927.

on a pensé tout d'abord à la conception du danger inhérent à la chose elle-même (1). C'est ainsi que M. l'avocat général LANGLOIS lors de l'affaire Jeandheur, a distingué dans les véhicules ceux qui étaient dangereux ou non et s'est appliqué pour cela à distinguer ceux qui pouvaient être ou non le siège de ce qu'il a appelé un *dynamisme propre* (2).

Sans chercher à préciser davantage ce qu'il fallait entendre par « dynamisme propre », M. LANGLOIS passant les véhicules en revue, a délibérément écarté de l'application de l'article 1384, la voiture à bras, la voiture à chevaux, la bicyclette, parce que, à l'encontre de l'auto, dit-il, ceux-là ne peuvent être le siège d'aucun dynamisme propre (3).

La question de la bicyclette a donné lieu à une jurisprudence essentiellement contradictoire. On a vu un jugement

(1) En ce sens : Bordeaux, 14 mars 1911; *Gaz. Pal.*, 2 et 3 juillet 1911; S. 1913-2-257, admet la responsabilité d'une compagnie dans le cas de mort d'un ouvrier à la suite d'une intoxication saturnine qui aurait été occasionnée par la manipulation de vases de plomb dont il était chargé. Les vases en eux-mêmes n'étaient pas défectueux; n'avaient pas de vice propre. Leur usage était simplement dangereux.

C'est, à vrai dire, un arrêt de circonstance rendu pour obvier à l'insuffisance de la législation sur les accidents du travail, complétée depuis par la loi du 25 octobre 1919 sur les maladies professionnelles.

(2) *Dynamisme* (du grec *dunamis* force): Doctrine qui ne reconnaît dans les éléments matériels que des forces dont l'action combinée détermine l'étendue et les autres propriétés des corps: la philosophie d'Aristote est un dynamisme (Larousse).

(3) « Mais on a objecté encore: Si vous appliquez l'art. 1384 à l'auto-mobille, vous l'appliquerez à la voiture à bras, à la bicyclette! — Non. « Il s'agit là de choses inertes par elles-mêmes, qui ne peuvent être le « siège d'aucun phénomène de dynamisme propre à la chose elle-même. — « Vous l'appliquerez, a-t-on dit encore, aux voitures à chevaux! — Non, « encore une fois, parce qu'une voiture à chevaux se compose de deux « choses: l'attelage et la voiture. La voiture est inerte. Si c'est le cheval « qui a causé l'accident, par son fait, en s'emportant par exemple, on « appliquera l'art. 1385. Mais si l'on ne démontre pas que c'est le cheval « qui a causé l'accident, si c'est la roue de la voiture qui a écrasé quel- « qu'un, ce sera le conducteur qui pourra être fautif; l'art. 1382 sera appli- « cable. » Quant aux motocyclettes, il les assimile sans hésitation aux auto- mobiles. *Gaz. Pal.*, 1927, page 411.

du Tribunal civil de Lille (1) très motivé appliquer l'article 1384 à la bicyclette pour cette raison que tout instrument qui accroît la puissance de l'homme en étendue ou en vitesse et en est comme le prolongement extérieur, modifie nécessairement les conditions normales de l'activité de la circulation sur les voies publiques; que c'est précisément l'emploi d'un moyen de locomotion plus rapide et plus dangereux qui légitime la présomption de l'article 1384; que sous ce rapport, la bicyclette ne présente pas moins de danger que l'automobile.

Il est vrai que ce jugement est antérieur à l'arrêt Jean-dheur. Mais il est non moins exact que M. RIPERT, nous le verrons, admet que la bicyclette est une de ces choses nécessitant une garde. Il semble bien pourtant qu'elle ne possède pas ce dynamisme propre si cher à M. l'avocat général LANGLOIS.

Et cependant, ce mot de dynamisme propre a fait fortune et on peut le relever dans nombre d'arrêts postérieurs. C'est ainsi que toujours à propos de la bicyclette, un jugement du Tribunal civil de la Seine du 1^{er} décembre 1927 (2) se sert de l'expression pour écarter précisément l'article 1384 au cas d'accident causé par une bicyclette, « un dommage, dit-il, ne pouvant être causé par le fait d'une chose envisagée distinctement du fait de l'homme qu'autant qu'il existe dans cette chose un principe d'action ou suivant l'expression de M. l'avocat général LANGLOIS « un dynamisme propre ».

De même, un autre jugement de la Seine du 23 mai 1928 (3) refuse l'application de l'article 1384 à la bicyclette parce que

(1) Lille, 5 juin 1926; *Gaz. Pal.* 1926-2-463.

Dans le même sens: Trib. Civ. Rouen, 19 janvier 1928 et 27 janvier 1928. *Rec. Rouen et Caen* 1928-1-93. Cf. *infra*: Jurisprudence relative à la bicyclette.

(2) Dal. Heb. du 5 janvier 1928.

En ces sens: Trib. Civ. Le Havre, 17 février 1928. *Rec. Rouen et Caen* 1928-1-90.

(3) *Gaz. Pal.* du 16 juin 1928.

contrairement à l'automobile ou à la motocyclette, elle n'a pas en elle-même *un principe d'action, un dynamisme propre* et reste dans l'absolue dépendance de l'homme sans l'intervention duquel elle n'est plus qu'un objet inerte.

Enfin, l'idée qui domine la jurisprudence (1) se précise par de nombreux arrêts (2) où l'on voit invoquer en outre du dynamisme propre et du principe d'action, la perfection du mécanisme, la sensibilité de la direction, la puissance du moteur et la grande vitesse, notamment pour l'automobile (3).

Ce sont là des mots dont l'application peut se justifier pour l'automobile mais qui essaient en vain de préciser le critérium recherché et ne font que développer l'idée primitive du dynamisme propre.

Deux critiques doivent être faites à cette notion du dynamisme propre : 1. — C'est revenir inconsciemment à la fameuse distinction périmée entre le fait de l'homme et le fait de la chose; considéré comme inhérent à la chose, le dynamisme propre est en effet un élément qui participe d'elle-même, qui lui appartient en propre et qui, de ce fait, est complètement indépendante du fait de l'homme.

Cette distinction est d'ailleurs relatée expressément par le jugement précité du Tribunal de la Seine relatif à la bicy-

(1) En ce sens :

Trib. Civ. Valence, 3 mai 1927 et Chambéry, 20 juin 1927; *Gaz. Pal.* 1927-2-580.

Bordeaux, 14 octobre 1927; *Gaz. Pal.* 1927-2-709.

Seine, 1^{er} décembre 1927; *Gaz. Pal.* 1928-1-266.

Trib. Civ. de Mayenne, 24 février 1928; *Gaz. Pal.* 1928-2-481.

Cependant dans ses dernières tendances, la jurisprudence semble ranger la bicyclette dans la catégorie des choses dangereuses: Paris, 2 novembre 1928; *Gaz. Pal.*, 17 janvier 1929. Dijon (1^{re} Ch.), 7 novembre 1928 et Angers, 21 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 7 novembre 1928. Trib. Civ. Nantes, 18 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 17 janvier 1929, en s. note.

(2) Cf. en outre: Jurisprudence postérieure à l'arrêt Jeandheur; citée *supra*, 2^e partie, chapitre IV, section 3.

(3) Douai, 29 novembre 1927; *Rec. Douai* 1928-124.

clette. Bien qu'il s'en défende, le Tribunal de la Seine (1) est impressionné par la vieille distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose (2). Et alors la recherche du dynamisme propre, du principe d'action, n'est-ce pas tout simplement celle du fait propre de la chose, recherche abandonnée par la jurisprudence de la Cour de Cassation?

En outre, rechercher ce dynamisme même dans la chose conduite ou manœuvrée, c'est admettre implicitement que des deux sources de causes éventuelles du dommage : fait de l'homme et dynamisme propre de la chose, c'est toujours le dynamisme propre qui, dans le degré de causalité, l'emporte sur le fait de l'homme.

C'est encore là une présomption créée de toutes pièces. Elle n'est pas dans la loi et n'est nullement justifiée par le *plerumque fit*.

2. — Outre que cette notion de dynamisme propre est arbitraire et étrangère à la loi, elle est en outre tout à fait insuffisante comme critérium :

Si l'on peut au besoin admettre qu'elle suffise pour l'auto et les véhicules en général, elle ne saurait être suffisante pour régir toute la théorie de la responsabilité des choses inanimées notamment depuis que la jurisprudence applique l'article 1384 aux immeubles.

Abandonnant ce critérium comme insuffisant, nous nous tournons alors vers M. RIPERT dont l'autorité doit être sans cesse consultée puisqu'il a tenté de soutenir par une théorie juridique les affirmations successives de la jurisprudence incertaine.

M. RIPERT a tenté une classification des choses dangereuses.

(1) Seine, 1^{er} décembre 1927, précité.

(2) Il est vrai qu'il ne retient l'argument de la bicyclette mise en mouvement par l'homme que comme preuve de son inertie en soi et de l'absence de nécessité de garde qui en découle.

Il espère que par le contrôle exercé sur les décisions rendues, il en sera bien vite établi une liste usuelle (1). « Dès à présent, » dit-il, on peut indiquer les caractères qui permettront de « les qualifier telles (2) » :

A) Il y a d'abord les choses dangereuses, parce que mues par une force dont l'homme n'a pas la direction absolue. Il a eu beau capter, aménager cette force, elle échappe parfois à sa direction. Rentrent dans cette catégorie, tous les véhicules et d'une manière générale, les machines mues par un moteur quelconque; les choses contenant une substance explosive ou corrosive ou inflammable, réserve faite de l'hypothèse de la loi du 7 novembre 1922.

B) Les choses mises en mouvement par la force humaine qui en développent l'effet. Par exemple, un treuil mû à la main, un tricycle-porteur et même une bicyclette.

C) Les choses qui ne peuvent être dangereuses que par la force de leur pesanteur et à la condition qu'elles soient mises dans une situation telle que cette force les entraîne (3). Ex. : un véhicule sans moteur, lancé sur une pente, une pierre ou un vase détaché d'un mur, un lustre tombant d'un plafond, une enseigne décrochée.

Après cette nomenclature M. RIPERT nous indique que doivent rester hors de l'application de l'article 1384 : les choses qui n'ont pas de force propre et ne peuvent par un mécanisme multiplier la force humaine, qui sont par elles-mêmes inertes et inoffensives et ne peuvent par conséquent causer un accident que si une personne s'en sert comme instrument, par exemple : une tringle fixée au mur, un siphon d'eau de

(1) Sur le droit de contrôle de la Cour de Cassation, voir *infra*.

(2) Pour les hypothèses citées cf., les références indiquées par M. RIPERT, note au Dal. 1927-1-97.

(3) Que de choses, de conditions, d'hypothèses, de conjectures, de réalisations c'est faire dire à ce ce tout petit bout de phrase de l'article 1384!

Seltz, des feuilles d'arbre poussées par le vent, des poussières.

Ces derniers exemples cités par M. RIPERT appartiennent précisément à des espèces pour lesquelles la jurisprudence contrairement à cette théorie, a appliqué l'article 1384, à tort selon lui, car de pareilles choses n'ont pas besoin d'être gardées et le droit commun reprend son empire.

Enfin, selon le savant professeur, il faut admettre une *hiérarchie*, dans la possibilité nocive des choses (1). Au cas de collision de véhicules, par exemple d'automobiles, les présomptions s'annulent et l'on revient au droit commun (art. 1382). Si les choses sont d'une nocivité inégale, par exemple automobile et vélocepede, l'article 1384 joue, la plus dange-reuse, l'automobile, étant un danger pour le cycliste; de même le cycliste est un danger pour le passant, etc...

Si l'on peut faire à cette théorie le reproche d'être en partie arbitraire et divinatoire, du moins peut-on se demander si la Cour de Cassation n'arrivera pas très vite à se prononcer sur les principaux cas d'application et à nous donner ainsi cette sorte de liste légale à laquelle il suffira de se reporter pour savoir si dans chaque cas, la responsabilité de plein droit est encourue par le gardien de la chose.

Si étrange que soit cette ultime conséquence de la thèse artificielle de la Cour de Cassation, la doctrine elle-même s'est occupée de cette *liste* et l'on s'est posé aussitôt la question de savoir à qui incomberait cette tâche quasi-réglementaire.

« Evidemment à la Cour de Cassation, dit M. ESMEIN (2), elle ne peut laisser ce soin à d'autres Tribunaux ». « La Chambre civile, dit M. MAZEAUD (3) ne va-t-elle pas être obligée de

(1) Et l'on prétend simplifier la théorie de la faute; autant vaudrait rechercher les degrés respectifs des fautes commises.

(2) Sir. 1927-1-137.

(3) Note s. Cass., Req., 12 janvier 1927; Sir. 1927-1-129.

marquer certaines choses d'une étiquette rouge : « attention, chose dangereuse à garder ». « On ne peut, proteste M. SAVATIER, charger la Cour de Cassation de dresser une sorte de barème des objets supposés dangereux et de ceux considérés comme inoffensifs ».

Quoi qu'il en soit, il semble bien à priori que ces listes, si listes il y a, ne peuvent avoir d'intérêt que si elles émanent de la Cour suprême qui seule a pouvoir d'unifier le droit, et il suffirait d'attendre de sa part des décisions successives, les cas les plus courants d'espèces ne devant pas tarder à lui être soumis.

Tout cela paraîtrait encore possible si malheureusement dans la plupart des cas, le moyen invoqué ne devait apparaître sinon comme entièrement de fait, mais au moins mélangé de droit et de fait (1). En effet, il y aura une immixtion incontestable du fait, dans la question posée à la Cour de Cassation. Et nous arrivons ainsi à ce deuxième point de vue d'une notion de danger toute relative qui permet de dire que le caractère dangereux ou non des choses ne peut être considéré *in abstracto* car il ne dépend pas seulement de leur nature mais aussi des conditions de leur emploi : notion que semble d'ailleurs avoir aperçue la Cour de Cassation elle-même, l'arrêt Jeandheur parlant du *danger qu'elle* (la chose) *peut faire courir à autrui*. Il semble bien que cette formule présuppose une appréciation concrète des circonstances de fait.

De même, l'arrêt du 6 mars 1928 précité (2) mentionne le fait de toutes choses dont *l'usage ou la détention* nécessite une garde. Sans doute par ces deux termes, la Cour a voulu créer

(1) Sur les moyens mélangés de droit et de fait, voir *Dal. Rép. Prat.* V^o Cassation, n^o 382.

(2) *Sem. Jur.* du 12 avril 1928; *Gaz. Pal.* du 20 mars 1928.

un parallélisme avec l'article 1385 (le propriétaire ou celui qui s'en sert) mais encore cette formule permet de dire que si une chose simplement détenue peut être dangereuse, une chose inoffensive en soi peut devenir dangereuse par son usage.

Les exemples seraient nombreux : Une bicyclette dangereuse si elle roule à toute allure sur une pente, ne l'est plus du tout si elle est arrêtée ou chemine lentement sur une route droite et sans obstacles. Un fusil, périlleux (1) s'il est chargé et armé, ne diffère guère d'un bâton dans le cas contraire. De même pour un couteau, selon qu'il est ouvert sur une table ou fermé dans une poche; un aéroplane, selon qu'il est au repos sous un hangar ou qu'il tombe en plein vol sur l'artère passagère d'une ville (2). Un chapeau est-il dangereux au fond duquel est fixée une épingle? (3).

M. CAPITANT, prenant l'exemple même de l'automobile (4), à propos de laquelle s'est formée la théorie, démontre facilement qu'elle n'est pas dangereuse en soi, mais seulement en raison des circonstances de son emploi. Un camion d'une vitesse inférieure à 20 kilomètres est-il dangereux? Les lois allemande et autrichienne des 3 mai 1909 et 9 août 1908 n'appliquent précisément la responsabilité de plein droit au conducteur d'automobile qu'autant qu'il s'agit d'un véhicule pouvant faire plus de 20 ou 25 kilomètres à l'heure, et la dernière de ces lois exclut également les véhicules qui circulent sur rail dans les rues ou les voies publiques.

Ainsi cette notion de danger qui ne figure dans aucun texte

(1) V. pour l'ensemble des objets composant un tir forain et le cas de ricochet d'une balle. Cass. Civ., 18 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 23 octobre 1928 et Cass. Civ., 5 novembre 1928; *Gaz. Pal.*, 29 novembre 1928.

(2) Ces exemples sont cités par M. SAVATIER.

(3) Non, dit la Cour de Limoges, 15 mai 1928; *Gaz. Trib.*, 1^{er} juin 1928.

(4) CAPITANT: Fluctuations de la théorie des dommages causés par le fait des choses inanimées; *Dal. Heb.*, 1927, pages 49 et suiv..

français a-t-elle pour elle l'autorité de la législation étrangère? encore ces lois précisent-elles par des exemples que seuls peuvent être considérés comme dangereux des véhicules ayant une certaine vitesse et présentant un certain danger pour la circulation. Il est vrai, qu'à défaut de texte, la Cour de Cassation a pour elle, les arrêts du Conseil d'Etat qui s'inspirent précisément *des conditions dangereuses de la circulation automobile*.

M. ESMEIN (1) pense également que le caractère dangereux des choses ne dépend pas seulement de leur nature mais aussi des conditions de leur emploi et usage, suivant aussi l'accoutumance des hommes aux périls qu'elles présentent pour eux et par suite de l'opinion qu'ils ont de ce risque. Voilà une nouvelle notion d'accoutumance et d'opinion du risque qui devra encore intervenir pour fixer le caractère dangereux ou non d'une chose.

Enfin, il y a aussi le point de vue de la victime qui viendra dire que dans tous les cas la chose est dangereuse puisque la réalisation de l'accident aura suffi à en prouver le danger (2).

Et alors que reste-t-il de cette notion de danger proposée comme critérium, notion si relative en somme qu'elle a soulevé les critiques de la quasi-unanimité des auteurs. Et comment concevoir cette possibilité pour la Cour de Cassation de procéder par définition à propos de chaque espèce?

M. RIPERT (3) estime que faire un tel raisonnement c'est mal comprendre la portée de l'article 1384. Il ne s'agit pas, selon lui, de savoir s'il est constaté qu'au moment de l'accident la chose présentait un danger pour les tiers, car si une telle preuve était faite, la faute serait établie et le recours à l'ar-

(1) Note s. arrêt du 21 février 1927; *Sir.* 1927-1-137.

(2) MAZEAUD: La faute dans la garde; *Rev. crit.*, 1925, pages 793 et 816.

(3) Note, *Dal.* 1927-1-97.

ticle 1384 inutile (1). Si les juges du fond, ajoute-t-il, veulent écarter l'article 1384, ils doivent affirmer que la chose elle-même n'offrait aucun danger (2). Or, comme ils constatent nécessairement quelle est la chose dont le fait a causé le dommage, la Cour de Cassation a le moyen de contrôler s'ils ont fait une exacte application de l'article 1384 (3). Les juges du fond, ajoute-t-il, n'ont pas plus le droit d'écarter l'article 1384 en constatant qu'une automobile marche lentement, qu'ils ne pourraient écarter l'art. 1385 sous le prétexte qu'un animal n'offrait pour les tiers aucun danger (4).

M. ESMEIN tente de justifier ce contrôle éventuel de la Cour de Cassation par une théorie des *directives* : « Sans doute, dit-il, la Cour va pénétrer dans le domaine du fait mais depuis longtemps elle ne se borne pas à assurer le respect de la loi écrite, elle formule en outre des directives et non seulement des directives, mais même des règles de droit nouvelles et pour ce faire, doit pénétrer dans le domaine du fait pour y dégager les éléments de ces règles (5) ».

Rappelant la théorie de M. HAURIOU (6), M. ESMEIN accepte deux types de règles : les règles de droit qui donnent une solution fixée dans une hypothèse déterminée et les direc-

(1) Nous ne le pensons pas. La question de la chose dangereuse est en quelque sorte préjudicielle et une fois résolue devrait laisser entière en principe la question de l'application de l'art. 1384.

(2) Mais c'est revenir à la notion de danger *intuitu rei* et ne pas admettre l'élément circonstances qui pourtant jouent un rôle incontestable.

(3) A condition d'admettre que la classification des choses dangereuses ou non existe à l'état de puissance dans l'art. 1384, ce qui est loin d'être démontré.

(4) Il nous semble que la comparaison n'est pas très juste, car tous les animaux son régis par l'art. 1385 (sous réserve des animaux sauvages), alors que toutes les choses ne le sont pas par 1384 et l'on tourne dans un cercle vicieux.

(5) ESMEIN: *Sir.* 1927-1-137.

(6) *Police juridique et fond du droit*, Rev. trim., 1926, page 265.

tives (1), sorte de ligne de conduite générale donnée au juge.

La directive ne fournit pas la solution toute faite mais elle indique seulement les éléments qu'il doit prendre en considération pour ce faire, et l'esprit dans lequel il doit les envisager (ex. : à Rome, la bonne foi, et de nombreux exemples en matière de droit administratif français, tels que la notion de détournement de pouvoir, de spécialité en matière de dons et legs aux Etablissements publics). L'arrêt Jeandheur du 21 février serait une directive de cet ordre.

Cette théorie outre qu'elle nous apporte un élément étranger à l'esprit de notre législation de droit écrit, nous apparaît elle aussi comme fragile et ne tranche pas le point de savoir si la Cour de Cassation exercera ou non son contrôle lorsque incontestablement les circonstances seules de l'emploi d'une chose auront rendu celle-là dangereuse.

Quelle sera notre solution? Nous n'en avons pas à proposer dans cette étude purement critique. Ici encore il nous semble que la base étant erronée, la construction ne peut être que fragile. Il semble cependant qu'en fait il soit bien dans l'intention de la Cour suprême de se réserver son contrôle sur l'application de l'article 1384. Comment justifiera-t-elle cette main-mise? Un nouvel arrêt nous le dira peut-être qui ajoutera sa pierre à cet édifice trop instable.

Pourquoi certaines choses nécessitent-elles une garde? En raison du danger qu'elles peuvent faire courir? En raison de leur dynamisme propre? Critères insuffisants. Liste dressée par M. RIPERT? Pour le moins arbitraire et divinatoire.

(1) STANDARD: expression empruntée par A. L. SANHOURY au Doyen Roscoe POUND de la Faculté de Droit de l'Université d'Harvard, dans son livre: *Les restrictions contractuelles à la liberté individuelle du travail dans la jurisprudence anglaise*; Contribution à l'étude comparative de la règle de droit et du standard juridique (Bibliothèque de l'Institut de Droit comparé de Lyon).

Danger apprécié objectivement quant à la chose? Notion trop rigide. Quant aux circonstances? Nation trop instable. Qui nous dira les choses nécessitant une garde? Les Tribunaux? Que de décisions contradictoires! La Cour de Cassation? Comment peut-elle en faire une question de droit? — Autant de difficultés qu'aucune solution véritablement satisfaisante ne vient résoudre pour l'apaisement de nos scrupules juridiques.

SECTION II

L'Obligation de garde — Le gardien

I. *L'obligation de garde :*

La nécessité d'une garde envisagée par rapport à la chose nous a conduit à étudier le critère des choses visées par l'art. 1384.

Par rapport à la personne, la nécessité d'une garde pose la question de l'obligation de garde. Faut-il voir dans l'article 1384 une obligation *spéciale de garde* susceptible de fonder la responsabilité du gardien?

Dans notre première partie, nous avons dit ce qu'il fallait penser du sens du mot garde (1) et que si le législateur avait parlé de garde dans l'article 1384, c'est parce que cette disposition annonçait celle de l'article 1385.

Si avec la jurisprudence l'on fait de l'article 1384 une disposition originale et que l'on cherche à fonder la responsabilité sur une obligation spéciale de garde, il faut remarquer tout de suite que l'unité des articles 1384, 1385 et 1386 est aussitôt rompue.

Dans l'article 1385 en effet, la garde c'est uniquement le

(1) Cf. 1^{re} partie, chap. II et chap. IV, sect. 4.

fait matériel comme le prouve le texte même qui prévoit deux hypothèses : « *soit que l'animal fût sous sa garde, soit qu'il fût échappé* ». Il ne peut donc s'agir dans l'article 1385 que d'une garde matérielle se manifestant par la proximité de l'animal et la possibilité pour le maître de le surveiller en raison même de cette proximité. Lorsque l'animal s'est échappé, il n'est plus sous la garde de son maître et si ce dernier reste responsable c'est qu'il a en réalité commis la faute de ne pas surveiller l'animal assez étroitement pour l'empêcher de s'échapper (défaut de surveillance qui est dans l'esprit général des articles 1382 à 1386). Si donc le maître de l'animal est responsable, ce n'est pas parce qu'il a commis une faute dans une obligation particulière de garde, mais c'est parce qu'il a tout simplement mal surveillé l'animal. Il est très vraisemblable que le législateur ait, à l'époque, pensé au gardien de troupeaux, de bestiaux, de chevaux etc... On garde un cheval, on garde une vache, on garde un chien... mais il n'y a pas là une obligation juridique de garde : il y a un devoir général de surveillance qui pratiquement grevant un gardien de bestiaux, sert de fondement à sa responsabilité, parce que précisément l'animal est susceptible de causer un dommage en raison de sa mobilité propre.

Dans l'article 1384, c'est bien autre chose, et l'on a si bien senti le défaut d'harmonie entre les deux articles que l'on essaie pour y remédier de distinguer la garde purement matérielle d'une *garde dite juridique*. Cette distinction on la trouverait déjà, dit-on, dans l'article 1385 (1). On trouverait

(1) Trib. Montluçon, 17 février 1928; *Gaz. Pal.*, 9 mars 1928: « En la « matière (sur 1385) comme dans le champ d'application de l'art. 1384, « alinéa I, il est donc nécessaire d'établir une distinction entre la garde « matérielle et la garde juridique. »

Sur la distinction de la garde matérielle et de la garde juridique, voir MAZEAUD: La faute dans la garde, *Rev. Crit.*, 1925.

de même dans l'article 1384, deux notions voisines mais différentes tout de même: la garde matérielle qui serait le fait de proximité et en outre la garde juridique, et *les choses que l'on a sous sa garde*, ça ne signifierait pas seulement toutes les choses que l'on détient ou qui se trouvent dans un rayon de surveillance par une proximité toute fortuite, mais celles que l'on a *obligation de garder*, et le gardien, d'une part aurait en fait la garde matérielle, et de l'autre serait grevé de l'obligation juridique de garde.

Qu'est-ce que c'est donc que cette garde juridique et à qui incombe-t-elle?

Telles sont les deux questions que nous posons.

Une première observation : Puisque l'on ne distingue plus selon que les choses sont ou non instruments de l'homme, celui qui manie une chose dangereuse pourra être en même temps considéré comme en ayant la garde.

Contre cette thèse s'est élevée la Cour de Lyon (1) qui distingue entre garde et conduite. En effet, ou la chose cause le dommage indépendamment de l'homme (et cette distinction est abolie par la jurisprudence) et alors on pourrait dire que l'homme conserve la garde et la surveillance de la dite chose, ou bien elle est simplement un instrument de l'homme, prolongeant seulement son activité, et c'est alors une obligation qui lui incombe, non de surveiller cette chose, mais de la bien manier, de la bien conduire et c'est le fait du conducteur qu'il y a lieu de prouver au cas de dommage. On ne surveille pas, on ne garde pas une bicyclette que l'on enfourche, on la conduit bien ou mal.

Cette thèse est évidemment critiquée par M. JOSSERAND (2). Mais sa réfutation est en réalité la critique de la distinction

(1) Arrêt de renvoi dans l'affaire Jeandheur, cf. *supra*.

(2) Garde et conduite, *Dal. heb.*, 1927; *Chronique*, page 66.

périmée entre le fait de la chose et le fait de l'homme. Il estime en effet, que la voiture recèle une force dans ses flancs, qu'elle a un dynamisme propre. Il la compare à une bête mécanique avec ses tentatives de révolte, ses soubresauts, ses réactions soudaines. Il estime également que trouver dans l'article 1384 une distinction qui n'y figure ni expressément ni implicitement, c'est réaliser une jurisprudence prétorienne (1).

Il est piquant de constater que M. JOSSERAND, qui s'élève contre une distinction parfaitement justifiable, admet au contraire comme entièrement juridique la distinction, vraiment arbitraire celle-là, entre les choses dangereuses ou en général, nécessitant une garde et les autres.

Deuxième observation : Même si l'on cherche à distinguer les notions de garde juridique et de garde matérielle on est obligé de constater que dans tous les cas, ces deux notions co-existent :

La jurisprudence nous en donne des exemples certains. C'est ainsi qu'en matière d'automobile, dans le cas de voiture volée, après certaines hésitations, la Cour de Cassation a admis que le propriétaire n'était pas responsable de l'accident causé par la voiture volée. Le propriétaire aurait ainsi perdu à la fois, la garde matérielle et la garde juridique. On avait essayé de soutenir quelque temps que la garde juridique subsistait alors même que la garde matérielle fût perdue. La jurisprudence a abandonné cette distinction subtile (2) parce qu'elle ne pouvait arriver à préciser cette notion de garde

(1) « Ils vont ainsi à l'encontre de l'équité et des nécessités pratiques de l'heure présente, ajoutant à une contre-sens juridique un contre-sens social et sortant de la légalité non plus selon le cliché fameux pour rentrer dans le droit, mais bien pour s'en évader. ». JOSSERAND, *loc. cit.*

(2) Cf. *infra*.

juridique en dehors de la garde, surveillance purement matérielle.

De même, après quelques controverses, elle a décidé que dans les relations de commettant à préposé, la garde incombe au préposé lui-même. Elle n'a pu ici non plus détacher d'une manière satisfaisante pour l'esprit, la garde juridique de la garde matérielle.

Et cependant, M. RIPERT parle *du devoir particulier de garde* (1). Ce devoir particulier de garde, le gardien l'aura lorsque la chose elle-même sera l'une de ces choses qu'il est on ne peut plus difficile de définir. La raison de ce devoir particulier, c'est précisément le caractère dangereux de la chose. La sanction de cette obligation est la responsabilité de celui qui en est le débiteur et la preuve contre le gardien sera facilitée, car la seule réalisation du dommage fait présumer qu'il a manqué à son devoir.

Et M. RIPERT d'adjurer les Tribunaux d'analyser l'idée de garde et de demander à la Cour de Cassation qu'elle veuille bien préciser cette notion qui entre dans le domaine juridique : « Elle doit être envisagée dit-il, non au point de vue de la détention matérielle mais au point de vue de la responsabilité ».

Qu'est-ce à dire, sinon que cette prétendue obligation de garde, c'est de la responsabilité en puissance, et en réalité, une charge nouvelle qui doit peser sur celui qu'il a plu à la jurisprudence de frapper et qu'il nous restera à déterminer.

Et alors que subsiste-t-il de cette prétendue obligation de garde? Une obligation, disent les arrêts, de prendre des mesures de nature à empêcher qu'une chose nuise à autrui (2).

(1) Dal. 1925-1-5.

(2) Nîmes, 19 mars 1928; *Gaz. Pal.*, 29 et 30 avril 1928.

réserve faite que cette chose puisse être cataloguée dans une certaine catégorie. « Dès lors, le seul objet de l'obligation de garde, c'est la garantie directe, absolue, inconditionnelle de tout dommage causé par la chose en raison de son caractère dangereux (1) ».

Nous arrivons alors à cette étrange conséquence : la chose de l'article 1384 c'est celle qui nécessite une garde, et ce prétendu devoir de garde n'existe que quand la chose est de celles de l'article 1384.

Il y a là une confusion dans laquelle les Tribunaux semblent se complaire, ou plutôt, qu'ils ne peuvent pas chercher à éclaircir, car en approfondissant la question on en arrive à cette conclusion qu'il n'y a pas en réalité un devoir spécial de garde. Il y a tout simplement une garde matérielle, il y a un devoir général de surveillance sur lequel reposent les articles 1384, 1385 et 1386, et il y aurait en outre, d'après la jurisprudence, la désignation par la loi d'une personne qui paiera quand le dommage se sera réalisé. C'est en somme la théorie allemande de la responsabilité objective. L'invention de l'obligation juridique de garde a uniquement pour but de justifier la *théorie de la faute*.

En effet, la jurisprudence s'en tenant comme fondement de la responsabilité à l'idée de faute, c'est-à-dire de manquement à une obligation légale préexistante, il lui fallait découvrir cette obligation et l'on a trouvé l'obligation de garde.

En réalité, ici encore on n'arrive pas à dissimuler la notion de risque. Pour nous, la seule utilité de la garde, c'est de nous indiquer celui qui doit payer, celui qui est responsable : le gardien.

(1) GAUDEMET: Une évolution nouvelle de la théorie de la Responsabilité civile, *Rev. trim.*, 1927, p. 893 et s.

II. *Le gardien* :

Trois idées différentes ont été tirées du mot garde par la jurisprudence et la doctrine qui l'a commentée. On a d'abord essayé de rechercher quelles *choses nécessitaient une garde*, et nous avons souligné l'arbitraire des critères proposés. On a dit ensuite qu'*avoir une chose sous sa garde*, c'était être grevé d'une sorte d'obligation juridique de garde, et nous sommes arrivés à cette conclusion qu'il n'y avait pas de garde juridique mais une simple garde matérielle. On soutient encore qu'*avoir une chose sous sa garde* c'est en être le *gardien*, c'est-à-dire pratiquement celui qui doit répondre et payer. C'est cette troisième idée qui nous intéresse maintenant.

L'importance de cette désignation ne peut échapper puisque le gardien c'est en définitive celui qui aura la charge de réparer le dommage.

L'article 1386 désigne comme responsable le propriétaire du bâtiment ruiné ou mal bâti; l'article 1385 le propriétaire de l'animal ou de celui qui s'en sert; par contre, l'article 1384 est muet sur la désignation du gardien. Il emploie seulement cette formule vague : « on » est responsable, etc... des choses « qu'on » a sous sa garde ».

La jurisprudence a du s'appliquer à définir quel était le gardien et a donné des solutions très diverses et souvent contradictoires :

Certains arrêts ont essayé de distinguer selon que le dommage provient ou non d'un vice propre de la chose. C'est ainsi qu'un chargeur a été reconnu responsable des avaries causées à un navire par la déflagration des gaz émis par le charbon embarqué, alors qu'au contraire, le voiturier s'est vu déchargé de toute responsabilité ⁽¹⁾.

(1) Caen, 21 juin 1922; *Rec. Havre* 1922-2-197.

La Chambre des Requêtes de la Cour de Cassation a beaucoup plus récemment tenté de faire la même distinction (1). Il s'agissait d'une Chambre de Commerce qui avait confié une grue à un entrepreneur. L'appareil ayant provoqué un accident, la Cour de faire la distinction suivante : Si l'accident est survenu au cours d'une fausse manœuvre, surcharge, etc., l'entrepreneur est responsable; si au contraire l'appareil présentait un vice dans ses organes et que ce vice a été cause de l'accident, c'est la Chambre de Commerce qui est restée la gardienne de la chose.

Il semble que cette distinction logique en soi ne puisse plus cadrer avec la jurisprudence inaugurée par l'arrêt Jeandheur qui supprime toute distinction entre le fait de l'homme et le fait de la chose.

Diverses solutions ont été proposées pour déterminer le gardien. On a dit : c'est celui qui retire un profit économique de la chose (2). Mais il ne semble pas que l'on puisse s'arrêter à cette désignation si l'on combat la thèse du risque-profit que la Cour de Cassation elle-même se défend d'adopter puisqu'elle invoque dans chacun de ses arrêts la présomption de faute comme base de la responsabilité (3). En outre, cette thèse ne permet pas de résoudre certains problèmes, lorsque deux personnes par exemple, profitent économiquement de la chose, telles le préposé et le commettant (4). Ainsi, un ouvrier agricole qui reçoit une faux de son patron a été dé-

(1) Cass. Req., 12 janvier 1927; Sir. 1927-1-129.

(2) Cf. DEMOGUE: *Obligations*, tome II, n° 1128, pour les choses inanimées et n° 1101 pour les animaux.

SAVATIER: Dal. 1920-1-169 pour les choses inanimées et 1925-1-49 pour les animaux.

JOSSEMERAND, note au Dalloz 1925-1-97.

(3) Cf. cependant arrêt Cass. Civ., 18 juillet 1928; *Gaz. Pal.*, 23 oct. 1928, selon lequel le tenancier d'un tir forain qui confie une arme à un client en reste le gardien au sens de 1384, al. I. Dans le même sens: Cass. Civ., 5 novembre 1928; *Gaz. Pal.*, 29 novembre 1928.

(4) Sur la question du commettant et du préposé, voir *infra*.

claré en avoir la garde et cependant il n'en a pas le profit économique (1).

On a donc cherché ailleurs le critérium du gardien. Le gardien, si l'on en croit la Cour de Cassation (2) serait en principe le propriétaire de la chose. Pour d'autres, ce serait le simple détenteur, celui qui en a la garde matérielle. Si le propriétaire est à la fois le détenteur, aucune difficulté. Mais que décider, si les deux qualités de propriétaire et de détenteur ne sont pas réunies sur la même tête?

On semble d'abord s'accorder à reconnaître que la responsabilité du propriétaire d'une chose inanimée et de celui qui a cette chose sous sa garde est une responsabilité alternative et non cumulative (3). Ce point admis à défaut de contrat, ce serait une simple question d'interprétation des volontés. Selon M. MAZEAUD (4), l'accord des volontés qui réalise le transfert de la garde se décèlerait par la transmission du pouvoir juridique (5), du droit de commandement, de direction sur la chose. Il semble en effet que la majorité des arrêts s'attachent à cette faculté de direction, de commandement, de datations d'ordre relativement au maniement de la chose (6) : Le gardien ce n'est pas le propriétaire d'une batteuse mais l'exploitant (7). Ce n'est pas la Compagnie de chemin de fer mais le locataire du wagon loué (8), ce n'est pas la Chambre de Com-

(1) Trib. Civ. Aix, 18 avril 1921 ; *Gaz. Trib.*, 31 octobre et 1^{er} nov. 1921.

(2) Cass. Req., 12 janvier 1927 ; *Sir.* 1927-1-129.

(3) Cf. note LALOU, 1-6, III au *Dal. P.* 1922-2-137.

(4) Note s. Cass. Req., 12 janvier 1927 ; *Sir.* 1927-1-129.

(5) L'expression est certainement impropre. On se demande ce que peut vouloir dire « pouvoir juridique sur la chose ».

(6) Et cependant, cf. pour un tir forain, arrêt Cass. Civ., 18 juillet 1928, précité.

M. SALEILLES ne prend pas partie et suggère que selon les circonstances, le gardien sera le propriétaire ou le détenteur ou celui qui utilise économiquement la chose.

(7) Bourges, 7 février 1895 ; *Dal.* 1900-2-281.

(8) *Req.*, 27 octobre 1924 ; *Dal. Heb.*, 1924, page 637.

merce propriétaire de la grue, mais l'usager qui dirige l'opération (1). Le gardien d'un train ce n'est pas un individu déterminé mais c'est l'autorité dirigeante qui coordonne les divers services (2). C'est encore le locataire d'un engin auquel il appartient de donner sous sa responsabilité les ordres relatifs à sa manutention (3).

Spécialement, à propos de l'automobile, le gardien n'est pas forcément le propriétaire, mais celui à qui il l'a prêtée (4). Le mari qui conduit l'automobile de sa femme en devient le gardien (5). D'un professeur et d'un élève qui se trouvent sur une automobile, au cours d'une leçon de conduite, c'est le professeur qui, en principe, en a la garde (6).

Malgré tous ces efforts des tribunaux pour fixer le caractère du gardien il ne faut pas oublier que le principe a été proclamé par la Cour de Cassation qui, à défaut de critérium, a déclaré que c'était le propriétaire qui devait être présumé gardien (7) et ce, en vertu du *plerum que fit*.

La législation sur la navigation aérienne a fait l'application de cette thèse en proclamant (8) que le *propriétaire de l'aéronef loué à un tiers reste tenu des obligations légales et est solidairement responsable avec le locataire de leur violation*. Suit une exception pour le cas où le locataire remplit les conditions requises pour la *propriété* d'un aéronef français.

(1) Trib. Com. de la Seine, 17 janvier 1925 ; *Rev. Dor.*, 1925, page 215.

(2) Trib. Seine, 23 mai 1927 ; *Gaz. Pal.* du 30 août 1927.

(3) Cass., 27 mars 1928 ; *Gaz. Pal.* du 23 mai 1928.

(4) Grenoble, 27 octobre 1925 ; *Dal. Heb.*, 1925, page 677.

(5) Seine, 21 janvier 1928, en s. note Seine, 23 juillet 1928 ; *Gaz. Pal.*, 2 octobre 1928. Dans cette espèce, le jugement relève que la femme n'était pas dans la voiture conduite au moment de l'accident par son mari. Mais il semble bien que cette hypothèse n'aurait d'intérêt que si le conducteur était le préposé du propriétaire.

(6) Cass. Crim., 2 avril 1927 ; *Gaz. Pal.*, 13 mai 1927.

(7) *Req.*, 12 janvier 1927 ; précité.

(8) Art. 50 de la loi du 31 mai 1924.

En proclamant ce principe de la garde (1) afférente à la propriété, c'est en réalité une charge nouvelle qui est octroyée à la propriété par la jurisprudence.

Nous avons réservé deux cas particuliers qui ont été spécialement discutés en jurisprudence : celui de l'auto volée et du commettant et préposé.

A) Une automobile est volée. Le voleur (2) cause un accident avec cette voiture. Qui est responsable? Quel est le gardien? Le propriétaire ou le voleur? L'intérêt pratique de la question se comprend tout de suite en raison de la solvabilité présumable du propriétaire et au contraire de l'insolvabilité vraisemblable du voleur.

M. MAZEAUD, pour soutenir que le propriétaire reste responsable, prétend que le propriétaire aurait perdu la garde matérielle mais non la garde juridique. Il serait responsable de la même manière que l'est le propriétaire de l'animal, alors même que la garde matérielle lui a échappé. Nous avons déjà critiqué cette distinction artificielle.

Au contraire, M. RIPERT reconnaît que si la chose a été perdue ou volée, il ne peut y avoir obligation de garde (3). Mais pourquoi parler de cette *obligation de garde* de la chose. N'arrive-t-on pas au même résultat en disant : le propriétaire n'a plus la garde matérielle, il n'est plus le gardien.

Cependant, quelques Tribunaux ont essayé de faire peser la présomption de l'article 1384 sur le propriétaire de l'auto

(1) Et il faut entendre ici garde au sens de « garde juridique », ou mieux de désignation du responsable au cas de dommage.

(2) Plus généralement, c'est la question de responsabilité au cas où l'accident résulte de l'usage de la chose par un tiers à l'insu ou contre le gré de son propriétaire. V. pour un chapeau jeté par un enfant et dont l'épingle blesse une personne, Limoges, 15 mai 1928; *Gaz. Trib.*, 1^{er} juin 1928. Pas de responsabilité du propriétaire du chapeau.

(3) Dal. 1927-1-99.

volée alors même que l'accident était causé par le voleur (1). La Cour de Paris a d'ailleurs réformé en appel le jugement de la Seine et décidé par un autre arrêt du 5 décembre 1925 (2) que si en principe le gardien est le propriétaire, il n'en est pas de même dans le cas d'auto volée où le fait du tiers suffit à écarter la présomption de l'article 1384 (3). Un arrêt de Nîmes du 19 mars 1928 (4) estime que par suite du vol, le gardien a été mis dans l'impossibilité de surveiller la chose, mais ici aussi c'est surtout en raison des circonstances que le propriétaire est déchargé de sa responsabilité. Les deux arrêts précités invoquent la preuve du fait du tiers, en l'espèce, l'imprudence du voleur. On peut se demander ce qui eût été décidé si l'imprudence des voleurs n'avait pas été retenue.

En tous cas, ces arrêts ne tranchent pas la question du déplacement de la garde. On pourrait même induire de leur rédaction que le propriétaire bien que non responsable en l'espèce reste en réalité le gardien. Et pourtant en fait, on ne le condamne pas parce qu'il apparaîtrait comme souverainement injuste de retenir sa responsabilité alors qu'il a perdu la garde matérielle, alors qu'il n'a pas la chose sous sa garde au moment de l'accident (5). Pour être logique avec elle-même

(1) Trib. Seine, 25 mars 1925; *Gaz. Pal.*, 16 mai 1925 et *Vie automobile*, 25 août 1925, page 320.

(2) *Sir.* 1926-2-30; *Gaz. Trib.*, 14 janvier 1926; *Gaz. Pal.*, 31 janvier 1926.

(3) Décision assez peu claire d'ailleurs. La Cour semble éprouver une gêne à dire que le propriétaire n'est pas le gardien. Elle arrive au même résultat en retenant le fait du tiers, sur le terrain de la force de la présomption.

(4) Nîmes (1^{re} Ch.), 19 mars 1928; *Gaz. Pal.*, 29 et 30 avril 1928.

(5) A noter que dans les arrêts précités on avait essayé de soutenir qu'en laissant voler sa voiture, le propriétaire avait commis une imprudence qui engageait sa responsabilité aux termes de l'article 1382. La Cour a répondu justement qu'en admettant qu'il y eût imprudence, la relation de cause à effet n'était pas établie entre cette imprudence et le dommage subi.

et avec les conséquences de l'idée de *garde juridique*, la jurisprudence devrait donc considérer le propriétaire de l'auto volée comme en ayant cependant conservé la garde. Elle n'ose pas aller jusque là et pour ce faire semble éviter de maintenir la question sur son véritable terrain.

B) La question de l'incidence de la responsabilité prête également à controverse lorsqu'on se demande quel est le gardien, du commettant ou du préposé?

Lorsqu'il s'agit de l'application de l'article 1385 qui déclare responsable du dommage causé par un animal celui qui en est propriétaire ou celui qui s'en sert, la jurisprudence est fixée en ce sens que doit être considéré comme se servant de l'animal celui qui, par lui-même *ou par ses préposés*, en fait l'usage que comporte l'exercice de sa profession (1).

Dans ce cas, le commettant reste donc le gardien de ses animaux. Conséquence intéressante pour le préposé qui peut se prévaloir de la présomption de l'article 1385 contre son commettant lui-même (2).

En serait-il de même avec l'article 1384, alinéa 1, et le préposé pourrait-il invoquer contre son commettant la présomption que le dommage incombe à ce dernier alors que la chose lui a été confiée à lui préposé?

M. MAZEAUD semble accepter cette conséquence (3). Il lui apparaît impossible de dire que le préposé a la garde, ce qui serait confondre la garde matérielle et la garde juridique (4). Pour nous, au contraire, nous ne nous étonnerions pas de cette confusion si nous la trouvions adoptée par la Cour de Cassation, car nous nous sommes appliqués à montrer le néant de

(1) Cass., 10 novembre 1924; *Gaz. Pal.* 1924-2-754.

(2) Cass. Civ., 28 novembre 1904; *Sir.* 1906-1-488.

(3) Note s. Cass. Req., 12 janvier 1927; *Sir.* 1927-1-129.

(4) Cf. MAZEAUD: *Rev. Cr.*, 1925, déjà citée.

cette notion de garde juridique que l'on voudrait opposer à la garde matérielle.

Pour M. RIPERT (1), l'article 1384 ne comporte pas d'analyse de commettant et de préposé. Il trouve douteux que la jurisprudence admette que cette garde qu'il appelle une *garde légale* puisse passer au conducteur qui s'empare momentanément de la voiture.

Pour ces auteurs par conséquent, la garde reste au commettant. C'est ce que décidait un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 26 juillet 1926 (2) qui déclare que juridiquement (3), la garde d'une voiture automobile conduite par un préposé appartient au commettant et que le préposé ne saurait être appelé en cause que s'il a engagé sa responsabilité par une faute personnelle (4).

La Cour de Cassation ne tarda pas à estimer au contraire que, juridiquement aussi, la garde peut passer au préposé (arrêt du 12 janvier 1927) (5) : « Si en principe le propriétaire
« est réputé avoir la garde d'une chose, rien ne s'oppose à
« ce qu'il prépose un tiers à cette garde. En confiant à V... la
« conduite du camion faisant le service de ses magasins, G...
« l'a nécessairement préposé à la garde comme à la conduite
« de ses véhicules (6) ».

La Cour de Paris, modifia bientôt sa jurisprudence et suivant la Cour suprême, statua dans le même sens par un arrêt

(1) Note s. Cass., 29 juillet 1924; Dal. 1925-1-5.

(2) *Gaz. Pal.* 1926-2-629.

(3) L'arrêt éprouve le besoin d'étayer son affirmation par cet adverbe inattendu ou qui du moins rappelle les expressions « garde juridique », « garde légale ».

(4) Trib. Civ. Seine, 30 avril 1925; *Gaz. Trib.*, 31 mai 1925.

Paris, 5 décembre 1925; *Gaz. Pal.* 1926-1-320; *Sir.* 1926-2-30.

(5) *Gaz. Pal.* 1927-1-299.

(6) Remarquer la distinction entre les termes garde et conduite. Ce n'est pas une simple redondance.

du 9 avril 1927 (1), arrêt qui reprend exactement les termes de l'arrêt de Cassation.

Nous en déduisons que si la jurisprudence n'a pas cru pouvoir conserver la garde au commettant, c'est qu'elle n'a pas pu définir cette obligation légale de garde que les auteurs ont essayé de présenter comme une notion solide et permettant une explication juridique des conceptions jurisprudentielles relatives à l'article 1384. Elle s'est heurtée à ce fait évident qu'avoir la garde d'un objet c'était uniquement en avoir la garde matérielle et le préposé à qui est confiée une chose en a ainsi évidemment la garde.

D'aucuns pensent que la question n'a qu'un intérêt pratique médiocre car l'incidence de la responsabilité atteindra tout de même le commettant par application de l'article 1384, alinéa 3, aux termes duquel, le commettant est responsable du fait de son préposé.

La question n'a pas encore, que nous sachions, été posée à la Cour de Cassation, mais il nous semble prématuré de dire que le commettant sera déclaré responsable en dernière analyse, car la condition d'application de l'article 1384, alinéa 3, c'est essentiellement la *preuve du fait du préposé*, dans le sens de l'article 1382. Or, si le préposé est responsable comme gardien, c'est en vertu de la présomption de l'article 1384, alinéa 1, qui se rattachant soit à une faute dans la garde, soit à la notion de risque est en tous cas étrangère à la notion de fait personnel tel qu'il est conçu dans l'article 1382. Aussi ne peut-on signaler que sous toutes réserves les arrêts de la Cour de Paris des 23 décembre 1926 (2) et 9 avril 1927 (3) qui déclarent que si le propriétaire a préposé un tiers à la garde de la

(1) *Gaz. Pal.*, 23 juin 1928.

(2) *Sem. Jur.* du 20 janvier 1927.

(3) *Gaz. Pal.*, 23 juin 1928.

chose et si ce tiers est déclaré responsable d'un accident d'automobile par application de l'article 1384 alinéa 1, le propriétaire sera comme commettant tenu par ce qui sera jugé à l'égard de son préposé.

En résumé, quelles que soient les solutions jurisprudentielles concernant la garde, la formule est chaque fois reprise par les arrêts, à savoir que c'est, au moins en principe, le propriétaire qui est le gardien de la chose, ce qui ne saurait nous surprendre, puisqu'il semble que tout se passe comme si l'on voulait par application de l'article 1384, alinéa 1, créer une nouvelle charge contre la propriété.

CHAPITRE III

LE FONDEMENT DE LA RESPONSABILITÉ DU FAIT DES CHOSSES

SECTION I

La faute

Tenant compte des divers éléments que nous venons précédemment d'étudier, allons-nous arriver à dégager d'une manière nette le fondement de la responsabilité édictée par l'article 1384, alinéa 1?

La jurisprudence depuis qu'elle a découvert une valeur indépendante à cette disposition, n'a cessé de déclarer hautement qu'une présomption de faute était à la base de la responsabilité de l'article 1384. Apparemment tout au moins, la Cour de Cassation a refusé de suivre ceux qui cherchent à fonder la responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle uniquement sur l'idée de risque créé (1) : Depuis l'arrêt de 1896 (2) jusqu'aux derniers arrêts de principe Bessièrès et Jeandheur (3) survenus à propos d'accidents d'automobiles, tous précisent également qu'il s'agit d'une présomption de faute.

(1) Cf. 1^{re} partie sur le risque créé.

(2) Arrêts du 16 juin 1896 ; Dal. 1897-1-433 ; *Req.*, 3 juin 1904 ; Dal. 1907-1-177 ; Civ., 8 mai 1906 ; Dal. 1909-1-73, et RIPERT : note Dal. 1922-1-25.

(3) Cf. *supra*.

De quelle faute s'agit-il? La faute c'est évidemment, ainsi que la définit M. PLANIOL, un manquement à une obligation légale préexistante. Il est sans doute difficile de préciser quelles sont ces obligations légales, néanmoins on a tenté diverses classifications. M. PLANIOL leur reconnaît un quadruple objet (1) : S'abstenir de toute violence. S'abstenir de toute faute. S'abstenir de tout acte qui exige une certaine force ou une certaine habileté que l'on ne possède pas au degré voulu. Exercer une surveillance suffisante sur les choses dangereuses qu'on possède ou sur les personnes dont on a la garde.

Il semble dès lors assez facile de faire rentrer dans la quatrième catégorie le genre d'obligations dont la violation constituera la faute présumée dans l'article 1384. Ce sera un défaut de surveillance, surveillance que l'on doit exercer généralement sur les choses dangereuses comme l'on doit surveiller un enfant ou même un animal, personnes ou choses susceptibles de causer par elles-mêmes un dommage.

Cette obligation générale de surveillance c'est celle qu'ont certaines personnes, les pères et mères vis-à-vis de leurs enfants, pendant le temps où ils habitent avec eux; les instituteurs et artisans vis-à-vis de leurs élèves et apprentis, pendant qu'ils sont sous leur surveillance (2). Devoir identique de surveillance envers les animaux. Cette obligation se retrouve même chez le propriétaire du bâtiment tout au moins dans le cas où le dommage est causé par la ruine dudit bâtiment.

Ainsi l'article 1384 se rattacherait logiquement à l'article 1382 dont il serait une application. La faute du gardien ce

(1) PLANIOL, tome 2, par. 865.

(2) Nous ne parlons pas des maîtres et commettants pour lesquels on est d'accord à reconnaître que la responsabilité ne repose pas sur un défaut de surveillance, mais sur un défaut de choix à tel point que cette responsabilité n'existe que lorsque les domestiques et préposés agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

serait le fait pour ce dernier d'avoir toléré que la chose causât un dommage par son fait (généralement analysé comme vice propre lorsqu'il s'agit d'une chose inanimée).

Telle fut jusqu'en 1919 la conception de la faute par la jurisprudence.

Mais les arrêts de 1919 et 1920 (aff. des tonneaux de brai), apportèrent une modification dans cette conception de faute. La Cour de Cassation abandonnant la distinction du fait propre de la chose et du fait de l'homme, précisa que l'article 1384 rattachait la responsabilité non à la chose elle-même mais à *la garde de la chose*. La formule a été reprise par les derniers arrêts Bessières et Jeandheur sans que la Cour précisât autrement quelle était cette faute génératrice de responsabilité.

Divers auteurs ont tenté d'aller plus loin et complétant la jurisprudence de préciser la nature de la faute de l'article 1384 : Pour eux, il ne s'agissait pas seulement de la faute telle que nous avons l'habitude de l'envisager traditionnellement, faute aquilienne de l'article 1382 (1), mais une faute d'une nature spéciale, un manquement à une obligation particulière, *l'obligation de garde* comme on la qualifie : la faute serait un manquement à cette obligation particulière de *garde*.

Nous avons vu que M. RIPERT comprend la faute dans le même sens de manquement à un devoir spécial de garde : « la faute, dit-il, consiste de la part de celui qui use d'une chose dangereuse pour les tiers, à ne pas prendre de précautions particulières pour éviter qu'elle soit nocive. Et s'il ne pouvait pas prendre ces précautions, *il est en faute de s'être servi de la chose* (2) ».

(1) M. MAZEAU distingue la faute de l'article 1382 et la faute dans la garde.

(2) Dal. 1922-1-25 ; nota 1-4, II, *in fine* et chronique *Sem. Jur.* du 24 mai 1928, *in fine*.

Et précisant par ailleurs cette idée, il analyse en citant des cas d'espèce, les circonstances constitutives de la faute : « La « seule matérialité de l'accident établit tantôt que *l'homme* « *n'a pu arrêter à temps la force multipliée par l'emploi de* « *la chose, tantôt que le gardien n'a pas été le maître de la* « *force qu'il a créée ou lancée, tantôt qu'il a mis la chose* « *dans une position telle que celle-ci soit devenue dangereuse* « *par sa masse ou son poids* (1) ».

La jurisprudence des Tribunaux sur laquelle nous nous sommes longuement arrêté, a pris à son compte ces définitions. L'idée qui domine est que la faute c'est le manquement à cette obligation du gardien de prendre des mesures de nature à empêcher qu'une chose nuise à autrui (2).

Remarquons l'aboutissement paradoxal de cette conception de la faute qui la définit un défaut de prévisibilité comme M. MAZEAUD ou même uniquement le simple usage de cette chose si les données de la science ne permettaient pas de la rendre entièrement inoffensive (RIPERT).

Sans insister pour l'instant sur cette conséquence exorbitante, contentons-nous d'admettre avec la jurisprudence qu'une faute sans doute encore mal précisée mais rentrant au moins dans le cadre de l'article 1382 est à la base de la responsabilité de l'article 1384.

SECTION II

Nature de la présomption

S'agissant d'une présomption, elle ne peut être basée que sur le *plerumque fit* fondé sur des constatations de fait résultant de l'expérience, sur des statistiques prouvant que dans la

(1) RIPERT, note Dal, 1927-1-97.

(2) Nîmes (1^{re} Ch.), 19 mars 1928; *Gaz. Pal.*, 29 et 30 avril 1928.

majeure partie des cas, les accidents sont dûs à une faute du gardien (1), une présomption se définissant en effet : les conséquences que la loi ou le magistrat tirent d'un fait connu à un fait inconnu (2). Dès lors, la seule réalisation du dommage (fait connu) fera présumer que le gardien a manqué au devoir général de surveillance, ou à l'obligation spéciale de garde, ou encore qu'il n'a pas pris les mesures de précautions qu'il devait prendre (fait inconnu).

Quelle est la nature de cette présomption? S'agit-il d'une présomption du fait de l'homme (articles 1349 et 1353) ou d'une présomption légale?

Lorsqu'on découvrit l'article 1384, alinéa 1 *in fine*, on essaya de dire qu'il s'agissait d'une présomption du fait de l'homme comme les données de l'expérience permettent toujours au juge d'en admettre, et qu'elle doit disparaître lorsque le gardien établit qu'il ne s'est servi de la chose qu'en prenant toutes les précautions nécessaires (3).

Mais, la plupart des auteurs admettent au contraire qu'il s'agit bien d'une présomption légale ou au moins *quasi-légale* de faute.

Cette conception de présomption quasi-légale peut se justifier, car de deux choses l'une, ou bien la présomption existe déjà dans l'article 1384 de par la volonté de la loi, ou bien la jurisprudence s'est arrogée le droit de l'établir. Et ce pouvoir, il semble qu'on puisse le lui concéder. En effet, si l'on examine les deux sortes de présomptions, les unes sont de véritables dispenses de preuve (art. 1352, alinéa 1 du C. Civ.); les autres, constituent de véritables preuves (preuves par indices). Or, si la loi ne peut établir que des dispenses de

(1) ESMEIN, note s. arrêt du 21 février 1927; Sir. 1927-1-137.

(2) C. Civ., art. 1349.

(3) ESMEIN, note s. Sir. 97-1-17, 98-1-65, 99-1-497 et 1910-1-17.

preuve et non des preuves par indices, il semble que la jurisprudence puisse en admettre de l'une et l'autre espèce; l'article 1353 précisant que les présomptions qui ne sont point établies par la loi sont abandonnées à la lumière des magistrats, et l'article 1349 les définissant des conséquences que la loi ou *le magistrat* tire d'un fait connu à un fait inconnu.

Rien n'empêche donc théoriquement les juges de créer des présomptions analogues aux présomptions légales d'où l'expression de présomptions *quasi-légales* que nous avons employées (1).

Qu'elle soit l'œuvre de la loi ou de la jurisprudence, admettons donc qu'il s'agisse d'une véritable présomption légale ou quasi-légale. Cette présomption a pour effet de dispenser la partie qui allègue un fait réputé certain en vertu d'une pareille présomption de l'obligation de preuve (art. 1352, al. 1). Toutefois, celui qui invoque une présomption légale est tenu d'établir l'existence des faits qui lui servent de base (2). Quels vont donc être ici le jeu et la marche de la preuve?

Les faits qui servent de base à la présomption de l'article 1384 sont d'après la jurisprudence de trois sortes :

a) le dommage est survenu par le fait de la chose.

b) cette chose nécessitait une garde.

c) cette chose avait pour gardien telle personne.

a) *Dommage survenu par le fait de la chose* : Quel est ce premier élément que doit établir le demandeur?

Pour les animaux, la présomption de l'article 1385 ne joue qu'à condition qu'on fasse la preuve que le dommage est causé

(1) Cf. PLANIOL, *note Dal.* 1907-2-17.

Dans cette note, M. PLANIOL fait remarquer justement que la jurisprudence a créé des présomptions de toutes pièces à la charge de certaines catégories de personnes.

(2) AUBRY et RAU, 4^e édition, tome VIII, page 162.

par le fait propre de l'animal (1). Aucune restriction semblable ne peut être faite pour l'article 1384 puisque le *fait de la chose*, aux termes de la jurisprudence elle-même n'a pas de sens spécial. Il importe peu que la chose soit un simple agent de transmission du dommage (arrêt de 1919) et même un simple instrument de l'homme (arrêt de 1927).

La preuve sera donc singulièrement facilitée au demandeur puisqu'il lui suffira de prouver le contact matériel, le rapprochement dans l'espace entre la chose dangereuse et la victime ou sa chose endommagée. M. RIPERT indique que pour le cas d'accident d'automobile, la preuve du heurt suffit (2).

Ainsi, en cas de contact dommageable, on fait intervenir en somme une nouvelle présomption, celle-là du fait de l'homme basée sur le *plerum que fit* à savoir que l'accident *est dû* à la chose dangereuse.

b) *Chose nécessitant une garde* : La preuve de ce deuxième élément servant de base à la présomption légale est une source de grosses difficultés à défaut de critérium (3) précis en cette matière.

Normalement, ce devrait être au demandeur à prouver que la chose nécessitait une garde, et le défendeur n'aurait rien à répondre tant que cette preuve ne serait pas faite. Mais ici encore va-t-on présumer que toute chose qui cause un dommage est une de celles qui nécessitent une garde. La tendance jurisprudentielle semble être en ce sens et M. Ri-

(1) AUBRY et RAU et BARTIN, 5^e édition, tome VI.

Trib. Civ. Boulogne-s.-Mer, 14 février 1928; *Gaz. Trib.*, 14 août 1928.

(2) « Il s'agit uniquement de déterminer la responsabilité au cas d'accident causé par une chose quand on ne peut déterminer la faute du gardien ou la faute de la victime. *La victime prouve que sa blessure provient du heurt d'une automobile. La Loi présume que l'accident est dû vraisemblablement à l'automobile qui est une chose dangereuse.* »

(3) Cf. *supra* sur l'arbitraire des catégories et des listes sollicitées de la Cour de Cassation, ch. II: Des choses nécessitant une garde.

PERT impute au défendeur la charge de faire tomber cette autre présomption (1).

C'est donc en réalité une deuxième présomption qu'il faut admettre à savoir que parmi les choses innombrables qui peuvent être perçues par nos sens, la chose qui cause un dommage appartenait à la catégorie de celles qui sont visées par l'article 1384.

Mais alors qu'on permette au moins au gardien de combattre cette présomption. Sans doute, mais que devra-t-il établir? La réponse est différente selon que l'on accepte la théorie des choses dangereuses par nature ou des choses dangereuses en raison de leur emploi : dans le premier cas, le gardien s'appliquera à démontrer que la chose n'est pas de celles qui nécessitent une garde puisqu'elle n'était par sa nature ni par son aménagement dangereuse pour les tiers (2).

Si au contraire, le danger des choses est une notion qui varie en raison des circonstances, il sera logique et raisonnable d'admettre le défendeur à prouver que la présomption ne s'applique pas à cette chose eu égard aux circonstances particulières de l'accident.

Mais ici, nouvelle complication. Autoriser le gardien à établir qu'il a pris les mesures nécessaires pour rendre la chose inoffensive, eu égard aux circonstances, c'est lui permettre la preuve de l'absence de danger prévisible, alors que nous le verrons, on ne lui permet pas d'apporter la preuve de l'absence de faute. Or, comme le fait justement remarquer M. SAVATIER, les deux éléments s'identifient; aussi y a-t-il lieu de penser que la jurisprudence n'autorisant pas la preuve de

(1) Il (le gardien) ne saurait donc être responsable lorsqu'il établit qu'il n'existait à sa charge aucune obligation particulière de surveiller la chose... Dal. 1925-1-5.

(2) Cf. RIPERT, *loc. cit.* Dal. 1925-1-5.

l'absence de faute n'autorisera pas davantage la preuve que les circonstances ne rendaient pas l'objet dangereux eu égard aux précautions prises (1).

c) *Preuve que la chose avait telle personne comme gardien* : Ici encore au lieu d'une preuve, c'est une présomption que fait jouer la jurisprudence, car la Cour de Cassation nous l'avons vu (2) déclare que, en principe, le propriétaire est présumé être le gardien et c'est encore au défendeur-propriétaire à détruire la présomption en prouvant que la chose n'était pas sous sa garde.

En somme, au lieu d'établir comme il le devait les trois faits servant de base à la présomption, le demandeur n'apporte la preuve que d'un seul fait et encore les circonstances même de l'accident militent pour lui puisqu'elles établissent jusqu'à l'évidence le simple contact matériel, le heurt entre la chose et la victime.

Et le juge de présumer :

1. — Que cette chose est l'agent du dommage, mieux qu'elle en est la cause.
2. — Qu'elle est dangereuse et qu'elle nécessite une garde, élément qu'il sera très difficile au demandeur de détruire.
3. — Que le propriétaire en est le gardien.

(1) « La nouvelle interprétation judiciaire de l'art. 1384 et la responsabilité du conducteur d'automobile; *Sem. Jur.* du 7 avril 1927. »

« Et pourtant, ainsi que le fait remarquer M. SAVATIER, ce serait là un moyen de revenir à une notion raisonnable de la responsabilité du fait des choses: s'il est désormais admis que l'art. 1384, al. I ne s'applique plus qu'aux choses dangereuses, il apparaîtra nécessairement que le gardien d'une chose domageable peut s'affranchir de toute responsabilité en prouvant avoir pris les mesures nécessaires pour empêcher selon toutes prévisions sa chose d'être dangereuse... Ayant d'abord fait de l'art. 1384 le véhicule général de la théorie du risque, la jurisprudence finirait par y éliminer complètement tout vestige de cette notion, en revenant purement et simplement à l'idée d'une faute d'imprudence présumée d'après les circonstances par le Juge du fait chez le gardien de choses dangereuses. »

(2) Cf. *supra*, ch. II: La garde. Le gardien.

Enfin, au nom même de la présomption quasi-légale de l'article 1384 ce propriétaire sera présumé en faute.

SECTION III

Force de la présomption — La preuve contraire

Comment le défendeur fera-t-il tomber la présomption qui joue contre lui?

En règle générale, les présomptions légales sont susceptibles d'être combattues par la preuve contraire (1). Ce sont alors des présomptions simples (*vel juris tantum*). Notre présomption est bien de celles-là : Il ne saurait s'agir d'une présomption irréfragable (*juris et de jure*) puisque la loi n'annule aucun acte ni n'accorde aucune exception péremptoire contre l'action (art. 1352).

La preuve contraire dont il est ici question peut s'administrer par tous les moyens autorisés par la loi, notamment par témoins et même à l'aide de présomptions de l'homme pourvu que ces moyens soient admissibles eu égard à la nature des faits qu'il s'agit d'établir (2). Or, il s'agit ici d'un fait pur et simple, la faute, et il ne saurait donc y avoir aucune restriction de principe, aux modes de preuve autorisés par la loi. La preuve contraire d'une présomption de faute, c'est au premier chef la preuve de l'absence de faute (3).

Mais les arrêts n'autorisent comme preuve contraire que

(1) AUBRY et RAU, 4^e édition, tome 8, page 106. Les savants auteurs font remarquer que ce principe ressort par argument *a contrario* du 2^e alinéa de l'art. 1352 dont l'objet est précisément de rejeter la preuve contraire dans les deux cas qui y sont indiqués. (Annulation par la Loi de certains actes et dénégation de l'action en justice).

(2) AUBRY et RAU, *loc. cit.*

(3) Sur la nécessité d'admettre la preuve de l'absence de faute, cf. rapport du Conseiller Michel JAFFARD; *Req.* 29 octobre 1913; Dal. 1913-1-426.

SAVATIER, note Dal. 1925-2-41.

celle de trois circonstances précises extérieures à la chose. Déjà l'arrêt du 16 juin 1896 (1) les avait formulées. Elles ont été reprises par les arrêts les plus récents (2) et sanctionnées par notre arrêt de principe Jeandheur. Ce sont : le fait d'un tiers, la faute de la victime et le cas fortuit ou de force majeure (3).

1. — *Le fait du tiers* : C'est le fait essentiellement extérieur à la chose, qui semble faire la preuve formelle de la fausseté de la présomption. Sans doute il peut y avoir tout de même une faute du gardien, mais alors ce sera à l'adversaire à la démontrer (art. 1382) (4).

Et cependant, il semble bien que la jurisprudence doive admettre dans la plupart des cas une responsabilité partagée si l'on en croit le sens de ses arrêts, dans le cas voisin de faute de la victime.

2. — *Faute de la victime* (5) : La faute de la victime est également la preuve que l'accident est dû à une cause étrangère (6).

Néanmoins, la jurisprudence décide qu'elle peut avoir pour effet de diminuer simplement les dommages-intérêts attribués (7). Les juges du fond, dit la Cour de Cassation, doivent

(1) Dal. 97-1-433.

(2) *Req.*, 3 juin 1904; Sir. 1905-1-189; 25 mars 1908; Dal. 1909-1-73.

Civ., 20 janvier 1919; Dal. 1922-1-25; Sir. 1922-1-255.

Civ., 16 novembre 1920; Dal. 1920-1-169; Sir. 1922-1-97.

Civ., 15 mars 1921; Dal. 1922-1-25; Sir. 1922-1-100.

Civ., 29 juillet 1924; Dal. 1925-1-5; Sir. 1924-1-321.

(3) Rappr. pour les animaux.

Civ., 27 octobre 1885; Dal. 1886-1-207. 25 mai 1902; Dal. 1902-1-310.

(4) CAPITANT: Fluctuations de la responsabilité du fait des choses inanimées; *Dal. heb.*, 1927, page 50.

(5) *Sur la faute de la victime*: voir *Req.*, 10 juillet 1923; Sir. 1926-1-297.

Req., 27 octobre 1924; Dal. 1925-1-11.

Trib. Civ. Seine, 29 octobre 1924; *Dal. Heb.* 1924-661.

(6) Cf. Esmein, note Sir. 1926-1-297.

(7) *Req.*, 22 janvier 1908; Dal. 1908-1-217; 25 novembre 1924; Dal. 1925-1-12.

Poitiers, 22 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 24 juillet 1928 et Sir. 1926-1-129.

examiner si malgré cette faute établie, la présomption de faute du gardien a complètement disparu (1).

Il est exact que la faute de la victime peut ne pas supprimer nécessairement la responsabilité du gardien (2). Il peut y avoir faute commune du gardien et de la victime, l'une présumée, l'autre prouvée, mais il y a tout lieu de croire, en raison des tendances manifestées, que s'emparant de cette conception la jurisprudence en fasse la plus large application au détriment du gardien de la chose.

La victime est d'ailleurs au point de vue de la preuve traitée d'une manière beaucoup plus favorable : Pour écarter la responsabilité qui pèse sur lui, le gardien doit en effet prouver conformément au droit commun, le fait fautif et la relation de cause à effet entre la faute de la victime et le dommage. Or, dans l'appréciation de cette faute, la Cour de Cassation semble se montrer particulièrement exigeante puisqu'elle a décidé en matière d'accident d'automobile qu'un piéton n'était pas en faute de n'avoir pas pris toutes précautions nécessaires dans la traversée d'une chaussée parcourue par des automobiles (3), alors que s'agissant de la faute aquilienne, la plus petite négligence en est constitutive.

3. — *Cas fortuit et de force majeure* : Le cas fortuit et de

H. LALOU: La responsabilité civile nos 137 et 604 et Monographie de Marguerite HALLER: Influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation. (Thèse, Paris, 1926).

(1) Arrêt, 25 novembre 1924, précité.

(2) *Contra* CAPITANT: Fluctuations de la Jurisprudence en matière de responsabilité du fait des choses inanitrées; *Dal. Heb.*, 1927, n° 21.

(3) Cass., 26 avril 1928; *Gaz. Pal.*, 14 juin 1928. Le pourvoi posait la question de savoir si le piéton qui marque un mouvement instinctif d'hésitation quand il est surpris par l'arrivée d'une voiture automobile commet une faute. A l'appui de la solution affirmative on faisait valoir que le piéton ne devait pas s'engager sur une chaussée avant de s'assurer qu'il peut le faire en toute sécurité eu égard à sa propre agilité et à son âge, en sorte que le conducteur d'automobile qui voit un piéton traverser est fondé à penser que ce piéton est sûr de lui et traversera sans marquer d'hésitation. (La Cour de Cassation n'a pas admis cette thèse).

force majeure a été étudié *supra* (1) et nous a permis de constater la tendance de la jurisprudence à limiter le plus possible les cas d'exonération de responsabilité par la preuve du cas fortuit. Rappelons que celui qui invoque le cas fortuit doit prouver non seulement un fait imprévisible mais que le fait est *extérieur* à la chose inanimée. Si l'accident a été provoqué par une force même imprévisible, mais inhérente à la chose, il n'y a pas cas fortuit (2).

Telles sont les trois seules circonstances extérieures, seules autorisées par la jurisprudence pour faire tomber la présomption de l'article 1384. Et encore a-t-on tendance à les restreindre de plus en plus de manière à faire peser dans le plus de cas possible la responsabilité de l'accident sur le gardien de la chose.

En dehors de ces trois circonstances, les Tribunaux refusent d'admettre la preuve directement contraire à savoir l'absence de faute. Et cependant si je suis en faute de n'avoir pas pris toutes les précautions susceptibles d'empêcher la chose de causer un dommage, prouver le contraire, c'est bien établir que j'ai précisément pris toutes ces précautions.

Mais, la jurisprudence est intransigeante, et tous ses arrêts reproduisent la même formule : « Il ne suffit pas de prouver qu'il (le gardien) n'a commis aucune faute ou que la cause du fait dommageable est demeurée inconnue (3) ». Pour éviter la rigueur de cette règle, un arrêt de Rouen du 30 novembre 1925 avait tenté de permettre au moins au propriétaire d'une automobile de prouver que son préposé n'avait commis aucune faute. L'arrêt fut impitoyablement cassé (4).

(1) Cf. ch. I, section 3.

(2) CAPITANT: Fluctuations de la jurisprudence en matière de responsabilité du fait des choses (*loc. cit.*).

(3) *Contra* cependant *Req.*, 29 avril 1913; *Dal.* 1913-1-427, cité 1^{re} partie.

(4) *Civ.*, 14 mai 1928; *Gaz. Pal.*, 16 juin 1928.

Cette impossibilité de prouver que l'on n'a pu empêcher le dommage est en contradiction avec l'esprit général des articles 1384 et suivants : En effet, dès que l'idée de surveillance est en jeu, on conçoit immédiatement la possibilité de prouver que l'on a entièrement accompli son devoir de surveillance. Ainsi les pères et mères, les instituteurs et artisans sont-ils exonérés s'ils peuvent prouver qu'ils n'ont pu empêcher le dommage (1). Nous laissons de côté les maîtres et commettants dont la responsabilité se rattache plus à une idée de défaut de choix qu'à une idée de mauvaise surveillance. Quant à la présomption relative au propriétaire de l'animal (art. 1385) ou de celui qui s'en sert, elle ne le cède pas devant la preuve que l'on a pris toutes les précautions pour empêcher l'accident. Tel est du moins l'avis de la jurisprudence (2). Encore qu'il y ait beaucoup à dire sur cette conception évidemment mitigée d'une idée de risque, la situation n'est pas pour la chose inanimée la même que pour l'animal, car la victime du dommage causé par l'animal devra établir préalablement que l'accident provient bien du *fait propre* de l'animal dont on répond (3) alors que la jurisprudence considère comme indifférente la preuve du fait propre de la chose. Quant au propriétaire du bâtiment, il s'agit à vrai dire beaucoup moins d'une présomption que d'une véritable preuve de sa négligence.

Ce défaut d'harmonie de l'article 1384 avec les articles qui l'entourent n'a pas manqué de frapper les auteurs :

(1) Sans doute, il y a un texte pour autoriser cette preuve contraire, mais l'argument est sans portée, car ici le texte n'est pas dérogatoire à une règle. Il faudrait pour cela postuler que la règle c'est que la présomption ne souffre pas la preuve contraire: or, la présomption tombe généralement par la preuve contraire, à moins qu'elle soit irréfragable.

(2) *Req.*, 2 juillet 1902; *Dal.* 1902-1-431.

(3) AUBRY et RAU et BARTIN, 5^e édition, tome 6, § 448.

Pour M. CAPITANT (1), l'auteur présumé devrait être déchargé s'il prouve qu'il s'est comporté en bon père de famille, qu'il n'a commis aucune négligence ni imprudence, ni contravention au règlement. « Il n'est pas équitable de lui imposer « l'obligation de réparer des dommages dont il est impos-
« sible de déterminer la cause (2) ». M. CAPITANT tire une analogie de la matière des contrats et de l'obligation du contractant de veiller à la conservation d'une chose qu'il doit livrer ou remettre à son co-contractant. L'article 1137 l'oblige à apporter tous les soins d'un père de famille et l'article 1732 pour le louage, déclare le preneur responsable des dégradations ou pertes survenues pendant sa jouissance à moins qu'il ne prouve qu'elles ont eu lieu *sans sa faute* (3).

De même, M. LALOU fait remarquer tout l'intérêt qu'aurait le créancier d'une obligation à pouvoir invoquer l'article 1384 qui d'ailleurs ne semble pas admis en matière contractuelle (4).

Pourquoi cette rigueur de la jurisprudence?

N'est-ce pas tout simplement parce que l'on n'arrive pas à s'entendre sur le caractère de la faute prétendue. Si l'on approuve la notion de la faute dans la garde, on arrive à cette conclusion que la faute consiste uniquement dans le fait de n'avoir pas empêché la chose de causer un dommage. Et dès lors, si le dommage a eu lieu, c'est évidemment qu'il n'a pas été empêché et c'est qu'il y a eu faute.

Sans doute, mais alors ce n'est pas une simple présomp-

(1) Fluctuations de la responsabilité des choses inanimées; *Dal. Heb.*, 1927, pages 49 à 52.

(2) Suit une réserve relative à certaines choses particulièrement dangereuses, mais alors si l'on veut introduire l'idée de risque qu'on fasse appel, dit-il au législateur.

(3) En ce sens: AUBRY et RAU et BARTIN, 5^e édition, tome 6, § 448, notes 10 et 18 bis.

(4) Henri LALOU: Responsabilité civile, § 619.

tion, c'est une preuve complète, sorte de preuve légale de la faute, et on s'explique alors la difficulté qu'il y a de faire tomber la prétendue présomption qui est en réalité une preuve.

M. MAZEAUD (1) arrive, bien que par d'autres prémisses, à cette conclusion : « Dire que l'on est obligé de ne pas perdre
« le contrôle de sa chose, c'est dire qu'on est obligé d'empê-
« cher une chose de causer un accident, même si cet acci-
« dent ne peut pas être empêché... et si l'accident arrive, que
« l'on ne parle donc pas de présomption plus ou moins irré-
« fragable, plus ou moins absolue. Il y a plus qu'une *pré-*
« *somption, il y a preuve complète de la faute commise. Voi-*
« la pourquoi le gardien ne peut pas établir l'absence de
« faute. »

Eh bien non, il est impossible de souscrire à une telle proposition, la preuve de la faute n'est pas faite mais bien celle du résultat paradoxal que nous devons à la jurisprudence.

Que penser d'une théorie dont les données placées sous le signe de la faute se résument ainsi : Principe : telle personne paiera dans tel cas. Je fais la preuve que je suis dans ce cas et que telle personne est la bonne. Conclusion : cette personne paiera. Et c'est tout. Cela est sans doute parfaitement logique, mais raisonner ainsi en notre matière, c'est abandonner à peu près complètement la notion de faute comme base d'une responsabilité morale traditionnellement respectée.

Une fois de plus nous constatons que l'affirmation d'une telle responsabilité est dominée en réalité par la notion du risque.

(1) Henri MAZEAUD: La faute dans la garde; *Rev. Trim.*, 1925, page 806.

SECTION IV

La faute disparaît pour faire place au risque

Des études qui précèdent, nous arrivons à formuler ainsi la question du fondement de la responsabilité de l'article 1384 : Quelle est l'obligation légale du possesseur d'une chose ? C'est en réalité de réparer le dommage occasionné par cette chose (1) : Une chaudière, des grenades font explosion, quelles étaient les précautions à prendre ? Impossible de les définir. j'apporte la preuve que j'ai pris toutes les précautions possibles. Cela ne suffit pas ; la cause est inconnue mais elle provient de la chose, vous êtes responsable. Si vous ne pouviez pas prendre toutes précautions, si l'accident était même imprévisible, il ne fallait pas mettre la chose en circulation ou si elle l'était déjà, ne pas vous en servir.

M. RIPERT, le promoteur de la thèse nouvelle, ne dit pas autre chose : « Le dommage provenant de la chose dangereuse, la loi suppose qu'il est dû à une faute du gardien en vertu du *plerumque fit*. Pour renverser cette présomption, il faut nécessairement briser le lien de causalité entre le danger possible de la chose et le dommage et pour cela établir l'existence d'une cause étrangère... La faute réside en somme dans l'emploi d'une chose dangereuse... et en ce sens on peut dire si l'on veut que l'usage d'une chose dangereuse est une source de risques (2) ». Voilà le mot prononcé, mais par ailleurs, M. RIPERT cherche à rattraper l'idée de faute et il apporte comme argument le fait de la distinction entre les choses dangereuses et les autres : « Si, dit-il, la Cour de Cassation « avait cédé aux suggestions de ceux qui voulaient voir dans

(1) C'est à dessein que nous n'employons pas ici le mot cause qui nous paraît trop précis.

(2) Dal. 1927-1-97 et chronique *Sem. Jur.* du 24 mai 1928, p. 635.

« la responsabilité du fait des choses une application de
« l'idée de risque, il serait impossible de ne pas admettre une
« responsabilité légale dès que le dommage a été causé par
« une chose quelle que soit la chose et quel que soit le dom-
« mage (1) ».

Ainsi, par la distinction faite entre les choses qui nécessitent une garde et par l'idée du manquement à l'obligation spéciale de garde, prétend-on rentrer dans le sillage de l'art. 1382.

Il est exact que la conception du risque se comprendrait mieux si l'article 1384 s'appliquait à toutes choses sans distinction, ce que nous ne tarderons sans doute pas à voir devant l'impossibilité de découvrir un critérium suffisant (2). Que la chose soit ou non dangereuse, qu'elle nécessite une garde ou non, le possesseur ou l'usager devrait au nom de l'idée de risque, répondre également du dommage dans les deux cas. Mais ne cherchons pas une logique parfaite dans ce domaine où les théories se font et se défont au fur et à mesure des occasions qui les font naître. Si le risque n'est pas encore considéré comme étant l'unique fondement de la responsabilité des choses, du moins y entre-t-il pour une large part, pour la plus large part dirons-nous et cette part est de trop (3).

La quasi-unanimité des commentateurs reconnaissent que sous l'apparence de faute c'est en réalité le triomphe de l'idée de risque au nom de laquelle toute activité sera présumée fautive par le seul fait qu'elle est dommageable (4); théorie

(1) Dal. 1925-1-5.

(2) Voir *supra*: Des choses nécessitant une garde.

(3) M. GAUDEMET (*Rev. trim.*, 1927, p. 893) se félicite de ce que les idées de faute et de risque se confondent harmonieusement: « Cette synthèse, dit-il, paraît suffire à la complexité de la vie juridique. »

(4) SAVATIER, Dal. 1925-2-41.

qui est la négation même du progrès et de l'activité de l'homme.

La Cour de Cassation le sent si bien qu'elle essaie de maintenir ses décisions dans cette enveloppe de la faute qui, malheureusement, craque de toutes parts. Quelques arrêts cependant énoncent de ci de là quelques formules étranges qui en se répandant, permettent peut-être d'habituer les esprits à admettre que l'idée de risque a toujours été dans la loi écrite :

« La présomption de l'article 1384, alinéa 1, dit un arrêt « récent de la Cour de Cassation (1), a été établie pour protéger, *en assurant* le cas échéant, leur *indemnisation*, les « victimes du dommage causé par *une chose à l'usage de la- quelle elles n'ont point participé*. » Heureuse formule qu'il s'agissait de trouver, dit quelque part un commentateur anonyme (2). Et voilà. Toujours le système des formules à trouver dont l'opportunité ne supplée malheureusement pas à la carence des textes. N'est-ce pas là la consécration de la théorie du risque? S'il y a vraiment présomption de faute, est-ce que cette présomption ne subsiste pas, que la victime ait ou non participé à l'usage de la chose? : Mais, par l'idée de risque tout s'explique : celui qui a le profit court le risque, celui qui use de la chose en profite au moins temporairement et doit courir également ce risque.

La faute ne suffit pas pour expliquer les décisions diverses que nous nous sommes efforcés de relever et de commenter. La théorie du risque créé en attendant celle du risque social pénètre la jurisprudence presque à son insu. Or, le risque n'est pas une notion juridique : il est une conséquence de la révolution économique du 19^e siècle : Celui qui introduit dans la

(1) Ch. Civ., 27 mars 1928; *Gaz. Pal.*, 6 avril 1928.

(2) Note *Gaz. Pal.*, 6 avril 1928, s. arrêt précité.

société une chose dangereuse fait courir à son prochain un risque anormal ; il doit être responsable au cas de dommage. Telle est la notion à laquelle s'habituent les esprits imbus de « socialisme juridique ». Au concept psychologique de la faute on cherche à substituer le concept matérialiste du risque.

Et ici, nous indiquons bien que nous n'avons pas à prendre parti : ce que nous critiquons, ce ne sont pas les théories au nom desquelles on cherche à baser notre droit sur une notion indépendante de la faute traditionnelle. Que le droit cherche à se dégager de la morale, cela n'est pas notre affaire, bien que l'on puisse assister à une sorte de réaction dans une matière voisine, la responsabilité pénale : par exemple, la réaction des tendances humanistes contre l'école positiviste italienne (1). Que l'on essaie de justifier la théorie nouvelle en la qualifiant de politique de prévention du dommage, rien de plus défendable (2), mais ce contre quoi nous nous élevons c'est contre le mouvement qui, sous prétexte d'évolution, tend à transformer l'esprit même des textes de notre grande Charte civile ! Ce contre quoi nous protestons, c'est contre ce double rôle que joue la Cour de Cassation qui, adoptant en réalité la théorie du risque, maintient apparemment dans ses arrêts celle de la faute (3).

Que l'on n'essaie donc pas de couvrir sous la marque d'une présomption de faute injustifiable, l'idée de responsabilité objective que l'on a lentement dégagée de l'article 1384, alinéa 1. Tandis que la Cour de Cassation fait mine de s'en tenir

(1) La nouvelle école italienne de droit pénal : *L'Ecole pénale humaniste* par Vincenzo Lanza (*Etudes Criminologiques*, 1^{re} année, nos 1 et 2).

(2) ESMEIN, note s, arrêt du 21 février 1927 ; Sir. 1927-1-137.

(3) Quelques rares Cours et Tribunaux ont aussi donné expressément le risque comme fondement de la responsabilité du gardien de la chose. (Cour de Paris, 7^e Ch., 23 avril 1903 au Dalloz 1909-5-54, et arrêts cités par MAZEAUD : *Rev. Trim.*, 1925, page 801).

formellement à la présomption de faute, on assiste à l'éclosion de théories opportunes, de distinctions subtiles et arbitraires, tout cela pour sauver la façade alors qu'il n'est pas une espèce qui ne s'expliquerait par l'idée de risque.

Faut-il enfin ajouter que le caractère évidemment occasionnel des formules de la jurisprudence relative à la responsabilité des choses, ajoute à la gêne quelles nous causent. Nous avons vu la Cour de Cassation se ranger presque automatiquement à l'avis du Conseil d'Etat qui lui, s'inspire de considérations qui, si on les dit conformes à une certaine justice sociale, sont, en tous cas étrangères au droit. Protéger est bien, comme le fait remarquer M. H. MAZEAUD (1), mais on protège contre quelqu'un, et il faudrait ne pas l'oublier assez pour détruire l'équilibre exigé par la justice au point de transformer la protection de l'un en attaque contre l'autre.

Ainsi donc, le mobile auquel obéit la jurisprudence est indiscutablement tiré de conceptions sociales ou humanitaires étrangères à nos textes. Pour opérer l'évolution désirée, on n'a pas craint d'introduire dans la notion de responsabilité des éléments qui lui sont étrangers; on a obscurci cette notion en y mêlant soit l'examen des causes qui lui donnent naissance, soit l'idée de réparation du dommage qui peut en résulter (2).

Les Tribunaux sont enclins à n'envisager que l'obligation de réparer le dommage (3). Ils ont perdu de vue, volontairement ou non, le fondement de la responsabilité morale, la

(1) Note *Semaine juridique* du 12 avril 1928, s. arrêt Cass. du 6 mars 1928.

(2) H. FROMAGEOT: La faute comme source de la responsabilité en droit privé, Paris, 1891.

(3) « Pour la responsabilité comme pour la faute, il faut veiller à ne pas introduire des éléments étrangers à sa notion; ce serait donc à tort qu'on viendrait obscurcir cette notion en y mêlant soit l'examen des causes qui lui donnent naissance, soit l'obligation de réparer le dommage qui peut en résulter... » H. FROMAGEOT, *op. cit.*

faute telle qu'elle a été conçue par les rédacteurs de notre Charte, la faute recherchée chez un être libre et raisonnable.

Que l'on ne nous dise pas que cette réforme jurisprudentielle était nécessaire pour donner satisfaction à l'opinion ! L'idée de faute permettait d'aller aussi loin que possible. Spécialement en matière d'automobile, un texte comme l'article 7 (1) du Code de la Route (Décret du 31 décembre 1922) pouvait permettre à la jurisprudence de donner toute satisfaction à l'équité et à l'opinion.

M^e PLANTOL proclamait déjà en 1906 (2) : « Avec l'idée de faute, nous irons aussi loin que les novateurs, aussi loin que l'exigera l'intérêt social et que le demandera la conscience la plus scrupuleuse. Sans l'idée de faute, ces mêmes novateurs et leurs disciples tomberaient dans l'arbitraire et l'injustice si la droiture de leur esprit et la sûreté de leur jugement ne les maintenaient comme par instinct sur le même terrain que nous au point de vue pratique ».

Mais les temps ont changé depuis l'époque où le savant professeur prononçait ces paroles prophétiques et malheureusement partisans et adversaires se séparent actuellement de plus en plus. Selon la notion qu'ils adoptent, la solution respective est totalement différente, mieux, contraire et incompatible.

(1) ART. 7. — Tout véhicule doit avoir un conducteur; cette règle ne souffre d'exception que dans les cas prévus par les articles 13 et 32 du présent règlement.

Les bêtes de trait ou de charge et les bestiaux doivent être accompagnés. Les conducteurs doivent être constamment en état et en position de diriger leur véhicule ou de guider leurs attelages, bêtes de selle, de trait, de charge, ou bestiaux. Ils sont tenus d'avertir de leur approche les autres conducteurs et les piétons. »

Voir dans le même sens: La convention internationale relative à la circulation routière. Décret du 30 juin 1927 dont l'article 3 reproduit exactement l'alinéa 3 de l'article 7 du Code de la Route. (*J. O.* du 2 juillet 1927).

(2) PLANTOL: *Rev. Crit.*, 1906, page 98: Etude sur la responsabilité civile.

Lorsque, appliquant l'article 1384 on se contente de le justifier en prêtant à ses rédacteurs une conception qui leur est étrangère, peu nous importe, le dommage que subit l'esprit juridique n'est que théorique, mais lorsque ne se contentant plus d'interpréter, on dénature le même texte en lui faisant dire des choses qu'il n'a jamais voulu dire et on en tire des conséquences inadmissibles, à ce moment là, nous croyons qu'il est bon et salutaire de protester.

Tel a été le modeste but de cet ouvrage.

CONCLUSION

Nous avons essayé de démontrer que la Cour de Cassation appliquait à tort un texte à une situation de droit pour laquelle celui-ci n'avait pas été créé. C'est sur ce point précis que porte notre critique, c'est ce procédé que nous trouvons parfaitement regrettable.

Qu'on ne vienne pas dire que la Cour de Cassation a les pouvoirs d'interprétation les plus vastes lorsque le texte est ambigü ou que des doutes s'élèvent sur sa signification.

Sans doute, mais l'article 1384, alinéa 1 *in fine* n'était nullement ambigü. Pendant près d'un siècle il est apparu à tous comme parfaitement clair, lorsqu'un beau jour pour des motifs d'ordre social et utilitaire unanimement reconnus, on s'est avisé de créer ce doute, d'envisager cette ambigüité, de présupposer cette incertitude pour permettre à la Cour de Cassation de jouer son rôle d'interprète.

Aussi ne nous semble-t-il pas exorbitant de dire que la Cour de Cassation, régulateur suprême des débordements intempestifs des juridictions inférieures, a elle-même violé la loi et commis une sorte d'excès de pouvoir : violation de la loi, en appliquant un texte qui ne devait pas être appliqué, excès de pouvoir en se substituant au législateur pour créer de toutes pièces un nouvel état de droit.

Et maintenant, il nous faut conclure,

Il est d'usage de terminer un ouvrage de critique par l'exposé du remède qu'on préconise et la question de nous être posée : Quelle panacée proposez-vous ? Certes, le mouvement est trop avancé pour que l'on tente utilement de revenir en

arrière. Les Cours qui résistaient, cèdent peu à peu et l'arrêt de la Cour de Cassation, toutes Chambres réunies, mettra le point final à une discussion qui n'aura plus qu'un intérêt purement théorique. Nous n'avons guère songé que la Cour de Cassation céderait facilement le terrain si laborieusement conquis. Elle a l'opinion pour elle. Mais, n'y a-t-il pas un autre moyen de satisfaire à la fois l'opinion et les esprits trop justement alarmés par les empiétements de notre plus haute juridiction sur un domaine qui est celui du législateur ?

Nous ne sommes pas partisans des interventions législatives. Nous les voulons aussi rares que possible. Nous savons comment sous le parlementarisme les moindres bonnes intentions sont dénaturées par des discussions qui ne s'inspirent pas toutes du souci de perfection de l'œuvre élaborée. N'est-ce pas un grand philosophe du 18^e siècle qui conseillait de ne toucher aux lois qu'avec beaucoup de prudence pour donner au peuple l'impression qu'elles sont sacrées ?

Sans doute, mais exceptionnellement, dans notre matière, le législateur pourrait faire une œuvre utile.

Que lui demandons-nous de réglementer ?

Oh ! nous ne pensons pas à réformer toute la législation concernant la responsabilité civile. Nous laissons ce soin à de plus hardis novateurs moins inquiets que nous des possibilités d'un tel bouleversement.

Mais rappelons-nous que si l'évolution de la jurisprudence, plus exactement cette lente révolution, est née à l'occasion du risque professionnel (1896) c'est en 1924 et 1927 à propos des automobiles conduites qu'elle a formulé les principes que nous savons.

Voilà donc la matière où il conviendrait que le législateur intervînt :

On s'est alarmé à juste titre du nombre inquiétant des accidents d'automobiles, de la difficulté pour la victime à faire

la preuve de la faute; qu'à cela ne tienne; si vous ne pensez pas pouvoir vous contenter de l'application de l'article fondamental 1382, faites une loi spéciale sur la responsabilité des automobilistes et en général des conducteurs de véhicules fonctionnant ou non sous l'impulsion de l'homme. L'idée n'est certes pas nouvelle et nous avons signalé au cours de cette étude plusieurs projets particulièrement sérieux ⁽¹⁾.

Les étrangers nous ont depuis longtemps déjà devancés dans cette matière ⁽²⁾.

(1) Voir *supra*, 2^e partie, chapitre I.

(2) *Allemagne*: Loi sur la circulation automobile du 3 mai 1909; *Annuaire de Législation étrangère*, 1910, page 81:

ART. 7. — Le propriétaire ou conducteur est responsable du dommage si, par sa voiture une personne est tuée ou blessée ou une chose endommagée.

Exception: Cas de force majeure (mais qui ne provient pas d'un défaut de la voiture), faute de la victime ou d'un tiers qui ne soit pas au service du propriétaire, encore que dans ce dernier cas, le conducteur doit faire la preuve qu'il a agi avec toute la prudence nécessaire.

Si un tiers use de la voiture sans l'autorisation du propriétaire, il devient responsable.

ART. 8. — Ces principes ne s'appliquent pas:

1) Lorsque la personne blessée se trouve dans la voiture ou si elle avait une occupation quelconque dans « l'exploitation » de l'auto.

2) Si le dommage a été causé par un véhicule qui ne sert qu'au transport des marchandises et dont la vitesse ne peut dépasser 20 kilomètres.

ART. 9. — En cas de faute concomitante, partage des responsabilités et renvoi au droit commun.

Autriche. — Loi du 9 août 1908: *Annuaire de Législation étrangère*, 1909, page 26.

Italie. — Loi du 30 juin 1912.

Dans ces deux pays, les conducteurs sont présumés en faute. Ils ne s'exonèrent de la responsabilité qu'en prouvant que l'accident est dû à un cas de force majeure.

Suisse. — La Suisse dans un référendum du 15 mai 1927 a repoussé par 105.000 voix de majorité une loi qui créait une présomption de culpabilité et déclarait les conducteurs responsables, sauf preuve à leur charge d'une faute de la victime.

Belgique. — La théorie du risque créé a fait l'objet d'un projet présenté au Sénat belge: le projet BRAUX a été repoussé en 1913.

Union des Républiques Socialistes Soviétiques (U.R.R.S.). — Le Code soviétique (art. 403) consacre l'idée de risque créé: « Celui qui cause un dommage à la personne ou au bien d'autrui est tenu de réparer le dommage. Il est libéré de cette obligation s'il prouve qu'il ne pouvait prévenir

En France, les commentateurs désirent une loi, la demandent, l'exigent (1).

La Cour de Cassation elle-même ne peut pas ne pas la souhaiter. Son avocat général, M. LANGLOIS, lors de l'affaire JEANDHEUR, disait en effet textuellement : « Je me borne à constater l'existence de ce danger (celui des automobiles) en souhaitant si cela est nécessaire que l'on fasse une législation plus précise qui, au besoin, lèverait pour toutes les hypothèses les difficultés que peuvent faire naître les questions que votre arrêt va résoudre dans cette instance (2) ».

Une loi semblable existe pour les aéronefs aériens qui s'inspire nettement de la théorie du risque (3).

Mais, dira-t-on encore lorsque vous aurez légiféré dans la

ce dommage, ou qu'il avait le pouvoir (*sic*) de causer un dommage, ou que le dommage s'est produit par suite de la préméditation ou de la négligence grossière de la victime elle-même. » (Les Codes de la Russie soviétique par J. PATOUILLET, *Code Civil*, tome I, GIARD, 1925).

Angleterre. — Législation variée et coutumière, mais l'idée de présomption de faute et de risque créé ne sont pas encore entrés dans la législation ! (DIGESTE : *Droit Civ. anglais* de Ed. JENKS).

(1) Voir entre autres : CAPITANT, *Fluctuations de la Responsabilité du fait des choses* : « La jurisprudence ne peut avec les moyens dont elle dispose créer elle-même ce régime. Elle a tiré tout ce qu'elle a pu du texte vague et inconsistant sur lequel elle a édifié cette responsabilité. Pour perfectionner son œuvre, et la rendre définitive, il convient aujourd'hui de faire appel à la Loi » ; *Dal. Heb.*, 1927, pages 49 et 52, *op. cit.*

LALOU (*Responsabilité civile*, n° 600) : On n'évitera ces conséquences extraordinaires de la jurisprudence instaurée par l'arrêt du 29 juillet 1924 et « précisée par l'arrêt du 21 février 1927 qu'en réglementant par une législation spéciale édictée pour les autos. Les automobilistes créent en effet un risque anormal et il serait juste qu'à ce risque anormal correspondît une responsabilité dérogatoire au droit commun. »

Dans le même sens : LEVACON (*Recueil périodique des assurances*, 1924, page 421... : « Ne serait-il pas plus simple au lieu de se livrer à des discussions parfois subtiles et à des « *distinguo* » de casuistes, d'admettre pour l'automobile purement et simplement la notion du risque créé, comme on l'a fait il y a un quart de siècle pour les accidents du travail... Mais ce, par la voie législative seulement. »

(2) Avocat Général LANGLOIS, affaire Jeandheur *Gaz. Pal.* 1927-1-412.

(3) Loi du 31 mai 1924 ; *J. O.* du 3 juin 1924.

matière des automobiles, que devront faire les Tribunaux dans toutes les autres matières?

Voilà bien le raisonnement dangereux de ceux qui, voulant tout prévoir, ne prévoient rien, qui, voulant faire mieux, négligent de faire bien.

Ayons une loi qui sanctionne la responsabilité des automobilistes, qui régit en même temps, tant de questions délicates, comme celles du transport bénévole, de la collision, etc... Il suffit de consulter les recueils pour s'apercevoir qu'il y a une profusion d'arrêts considérable relatifs aux automobiles; c'est donc en cette matière que doit se manifester l'intervention législative.

Pour le reste rapportons-nous en à la sagesse de la Cour suprême, qui libérée du fardeau de « faire la loi » pourrait facilement, nous le croyons, revenir aux principes fondamentaux sur la faute en matière de responsabilité civile. Si la Cour de Cassation veut, et elle n'aurait plus de raison de ne pas le vouloir, elle peut restituer à chaque espèce l'étiquette qui lui convient et il lui suffira pour cela de puiser dans nos textes heureusement toujours en vigueur.

Nous terminerons en signalant une proposition de loi de M. le député RICOLFI à laquelle nous ne sommes pas complètement étranger puisque M. RICOLFI a bien voulu nous demander de collaborer avec lui à la préparation de ses travaux et notamment à l'exposé des motifs.

La proposition RICOLFI (1), courte et claire, tend à définir la responsabilité de l'automobiliste (2).

(1) Annexe au procès-verbal de la 2^e Séance de la Chambre du 8 novembre 1927, n^o 4997. Cette proposition de loi a été déposée à nouveau par M. RICOLFI le 7 mars 1929, 2^e s. n. 1410, *Journ. Off.*, mars 1929.

(2) Elle comprend 5 articles ainsi conçus:

ARTICLE PREMIER. — La présente loi est applicable à tous les véhicules automobiles circulant sur les routes.

ART. 2. -- Les personnes qui utilisent des véhicules automobiles pour

L'exposé des motifs déclare notamment que la proposition de loi s'inspire de la théorie du risque créé et souhaite que, après avoir montré la route, la Cour de Cassation s'incline devant le législateur et abandonne les chemins de traverse dans lesquels il semble qu'elle a dû s'égarer :

« En essayant de mettre fin aux controverses doctrinales et jurisprudentielles, nous envisageons une dernière utilité d'un texte législatif. Débarrassé du souci de suppléer à la carence du législateur, la Cour de Cassation *ne se croira pas tenue de conserver à l'alinéa premier de l'article 1384, l'interprétation qu'elle lui a donnée sous l'empire de considérations plus utilitaires que juridiques*. Elle reviendra lentement à la distinction des choses que l'on a sous sa garde selon qu'elles sont ou non sous l'action ou la direction de l'homme. Entraînée par l'application qu'elle faisait dans tous les cas de l'article 1384 aux automobiles conduites, la Cour suprême se serait vu obligée d'appliquer cette responsabilité de plein droit à toutes sortes de véhicules depuis la bicyclette jusqu'à la voiture à bras; et des véhicules, passant à tous objets dangereux, elle serait rapidement arrivée à proclamer la responsabilité de plein droit du fait de toutes choses mobilières dont on ne peut jamais dire avec certitude qu'elles ne deviendront pas en raison des circonstances particulières un objet de risque dans les mains de l'homme qui s'en sert. *Nous voudrions qu'in-*

leur agrément ou l'exercice de leur profession sont présumées responsables des dommages qu'elles causent par leur voiture.

ART. 3. — La présomption de faute édictée par l'article précédent ne sera écartée que par la preuve de la force majeure, du fait d'un tiers, ou d'une faute de la victime.

ART. 4. — La responsabilité des articles 2 et 3 n'est pas encourue par les automobilistes en cas de collision de deux véhicules automobiles ou d'un véhicule automobile et d'un véhicule à traction animale. Les articles 1382 et 1385 du Code Civil sont applicables.

ART. 5. — La présomption de faute de l'article 2 ne s'applique pas au dommage survenu à une personne bénévolement transportée.

directement, votre loi ait pour conséquence de ramener la jurisprudence à la saine conception qui est à la base de notre Code civil : « Pas de responsabilité sans faute ».

Avec l'auteur de la proposition de loi, nous souhaitons pour la Cour de Cassation ce retour à la plus saine des traditions dans la manière de l'interprétation des textes.

Noël 1928.

LU ET APPROUVÉ

Le président :

E. BARTIN.

Le Doyen de la Faculté de Droit :

BERTHÉLEMY.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

Pour le Recteur :

L'Inspecteur d'Académie,

A. MAURELLET.

BIBLIOGRAPHIE

I. — OUVRAGES DIVERS :

- BESSON (A.). — La notion de garde dans la Responsabilité du fait des choses, 1927.
- BETREMIEUX. — Essai historique et critique sur le fondement de la responsabilité civile.
- BOURJON. — Le droit commun de la France et la coutume de Paris.
- CHARMONT (J.). — Les transformations du droit civil.
- CUQ. — Manuel des Institutions juridiques des Romains.
- DE DECKER. — La théorie du risque et les accidents d'automobiles. Bruxelles, 1912.
- DEMOGUE. — Traité des obligations. — Tome III.
- DOMAT. — Lois civiles.
- DUGUIT. — Les transformations du droit privé depuis le Code Napoléon.
- FENET. — Travaux préparatoires du Code civil.
- FROMAGEOT. — La faute comme source de responsabilité en droit privé, 1891.
- GARDENAT et SALMON-RICCI. — De la responsabilité civile. (Préface de M. RIPERT), 1928.
- JOSSERAND. — Responsabilité du fait des choses inanimées, 1897. — L'automobile et le Droit, 1908. — Les transports (2^e édition).
- LAFFERRIÈRE. — Traité de jurisprudence administrative.
- LALOU (H.). — Responsabilité civile.
- PERRAUD-CHARMANTIER. — Manuel pratique de l'automobile, 1927.
- RIPERT. — La règle morale dans les obligations civiles.
- SALEILLES. — Les accidents du travail et la responsabilité civile, 1897.
- SAINCTELETTE. — Mémoire français pour Mme Vve de SITTER.

II. — THÈSES :

- BARTHOLOMOT. — Responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles, 1908.

- BOISSIÈRE. — Responsabilité du fait des choses inanimées. 1911.
COCAT (M.). — Du fondement de la responsabilité des voituriers dans le transport des personnes. 1913.
COULON. — Responsabilité en matière d'accidents d'automobiles. Paris, 1907.
FAIRE. — Les transformations des principes de la responsabilité en droit public et civil, Paris 1923.
HALLER (Marg.). — Essai sur l'influence du fait et de la faute de la victime sur son droit à réparation. Paris, 1926.
LAURENS. — Responsabilité du fait des choses inanimées. 1907.
LEMOINE. — Responsabilité des propriétaires d'automobiles d'après la Jurisprudence. Paris, 1909.
MARTIN (F.). — Responsabilité en matière d'accidents d'automobile. Paris, 1926.
PEQUIN. — Responsabilité du fait des choses inanimées. 1910.
PIERRON. — Responsabilité en matière d'accidents d'automobiles. 1909.
ROLAND. — Responsabilité des conducteurs de véhicules en cas d'accident. Paris, 1909.
SAVOYE. — Responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accident. Paris, 1908.

III. ARTICLES :

- CAPITANT (H.). — Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées. — D. H. 1927, N° 21, chronique 49.
Les accidents d'automobile. Gaz. Dalloz, 1923, p. 77.
COLIN (A.). — L'automobile et la Loi. Rev. pol. et parlem., 1908. Bulletin de la Société d'Etudes législ., 1907, p. 273, et 1908.
COURTOIS (G.). — Les autos écraseurs et l'article 1384. Gaz. Trib., 12 mars 1922.
Les accidents d'automobiles et l'article 1384. Gaz. Trib., 7 août 1927.
DEMOGUE. — Rev. Trim., 1921, p. 734.
ESMEIN. — Rev. crit. 1924 et 1925.
GAUDEMET. — Une évolution nouvelle de la théorie de la responsabilité civile. — Rev. trim. de Droit civil, 1927, p. 893 et s.
HITIER (J.). — Le socialisme juridique. Rev. d'Ec. pol., 1906.
JOSSEMAND. — Garde et conduite des automobiles. D. H. 1927.
LE CLECH. — Lois nouvelles, 1927.

- LEVACON. — Rec. pér. Ass. 1924, p. 421.
MAZEAUD (H.). — La faute dans la garde. Rev. crit., 1925.
PLANIOL. — Etude sur le fondement de la responsabilité civile. Rev. crit. 1905 et 1906.
PRUDHOMME (H.). — La responsabilité des automobilistes. Rev. crit., 1925, p. 211.
ROLLAND. — Rev. Droit public, 1910, p. 309.
SAVATIER. — La nouvelle interprétation juridique de l'article 1384. Sem. Jur., 7 avril 1927.
WAHL. — La responsabilité civile relative aux accidents d'automobiles. Rev. Trim. Droit civile, 1908.

IV. — OUVRAGES FONDAMENTAUX :

AUBRY et RAU et BARTIN.
BAUDRY-LACANTINIERE.
COLIN et CAPITANT.
DEMANTE et COLMET de SANTERRE.
DEMOGUE.
DEMOLOMBE.
LAURENT.
PLANIOL.
PLANIOL et RIPERT.

V. — NOTES D'ARRÊT :

APPLETON, ESMEIN, JOSSERAND, HUGUENEY, LABBÉ, MAZEAUD, RIPERT, SALEILLES, SAVATIER, etc.

VI. — RÉPERTOIRES :

Dalloz, Sirey, Pandectes françaises, et *Revue diverses* :
Journal officiel, etc.

VII. — DIGESTE ET INSTITUTES DE GAIUS.

ABRÉVIATIONS

- Cass.* Arrêt de la Cour de Cassation.
Cf. Conférez.
Cbn. Combinez.
Cpr. Comparez.
Civ. Arrêt de la Chambre civile.
Civ. Rej. Arrêt de rejet de la Chambre civile.
C. civ. Code civil.
Co. Co. Code commerce.
Col. Colonne.
D. ou *Dal.* ou *D.P.* Dalloz. Recueil périodique.
D. H. ou *Dal. Hebd.* Dalloz, recueil hebdomadaire.
D. R. P. Dalloz. Répertoire pratique.
Dig. Digeste.
Doc. parlem. Documents parlementaires du Journal officiel.
et s. et suivants.
G.P. ou *Gaz. Pal.* Gazette du Palais.
ibid. ibidem, même référence.
id. idem, même chose.
Infra. Plus bas.
Inst. Institutes.
Inst. Just. Institutes de Justinien.
J. O. Journal Officiel.
Journ. Ass. Journal des assurances.
Jur. Jurisprudence.
Loc. cit. Passage déjà cité.
Mon. Jud. Moniteur judiciaire.
Mon. Jug. P. Moniteur judiciaire des Juges de Paix.
No. Numéro.
Op. cit. Ouvrage déjà cité.
P. Page.
P. ou *P. F.* ou *Pand. Fr.* Pandectes françaises.
Pr. Principium, paragraphe initial dans les textes romains.

Rapp. Rapprochez.

Rec. ass. Recueil des assurances.

Rec. Gaz. Trib. Recueil de la Gazette des Tribunaux.

Rec. Somm. Recueil des Sommaires de la Jurisprudence.

Req. Arrêt de la Chambre des Requêtes.

Rev. Crit. Revue critique de législation et de jurisprudence.

Rev. d'Ec. Pol. Revue d'économie politique.

Rev. Trim. Revue (trimestrielle) de Droit civil.

Rev. Dor. Revue de Droit maritime comparé.

S. Sous.

S ou *Sir.* Sirey, Recueil périodique.

Sem. jur. Semaine juridique.

Sol. impl. Solution implicite.

Supra. Plus haut.

Trib. civ. Jugement du Tribunal civil.

V. Voir.

Vo. Au mot...

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	9
PREMIERE PARTIE	
La jurisprudence découvre l'art. 1384, alinéa 1 <i>in fine</i> .	
CHAPITRE I	
Rappel des Principes. — La faute	13
CHAPITRE II	
L'article 1384, al. 1 <i>in fine</i> . — Simple disposition de ren- voi	17
Section 1. — Les précédents historiques	18
» 2. — Les travaux préparatoires	20
» 3. — Analyse du texte	27
CHAPITRE III	
Silence de la Doctrine et de la Jurisprudence du XIX ^e siècle	35
Section 1. — Les commentateurs	35
» 2. — La Jurisprudence	40
CHAPITRE IV	
Déformation progressive du sens de l'article 1384	43
Section 1. — Généralisation de l'article 1386	43
» 2. — L'influence du risque professionnel ..	46
» 3. — L'arrêt de 1896 découvre l'article 1384 ..	50

Section 4. — Les arrêts de 1919 et 1920	Pages 59
» 5. — Sanction législative des errements de la Cour de Cassation. — Loi du 7 no- vembre 1922. — Hésitations de la Juris- prudence	65

II^e PARTIE

L'article 1384 et les accidents d'automobiles

CHAPITRE I

La Jurisprudence traditionnelle applique l'art. 1382 ..	79
---	----

CHAPITRE II

Extension progressive de l'article 1384 aux automobiles conduites	83
Section 1. — Premières applications à l'automobile. — Distinction du fait de l'homme et du fait de la chose	84
» 2. — Mouvement en faveur de la généralisa- tion de l'article 1384	88

CHAPITRE III

L'arrêt BESSIÈRES	93
Section 1. — L'arrêt du 29 juillet 1924	93
» 2. — La portée de l'arrêt	97
» 3. — Controverses et scissions dans la Juris- prudence	104

CHAPITRE IV

L'arrêt JEANDHEUR	121
Section 1. — Conséquences de l'arrêt Bessièrès. — Faut-il généraliser l'art. 1384?	121

Section 2. — Le critérium de l'arrêt Jeandheur	Pages 128
» 3. — La jurisprudence postérieure à l'arrêt Jeandheur	130

III^e PARTIE

Difficultés soulevées par la nouvelle interprétation de l'article 1384.

CHAPITRE I

Difficultés relatives à l'application de la première formule de l'arrêt Jeandheur : <i>Suppression de la distinction suivant que la chose est ou non actionnée par la main de l'homme</i>	137
Section 1. — La victime participe à l'usage de la chose (Le transport bénévole)	138
» 2. — La chose du gardien transmet le dommage par l'intermédiaire de la chose de la victime. (Collision d'automobiles) ..	149
» 3. — L'appréciation du cas fortuit	156
» 4. — Du Cumul des responsabilités fondées sur les articles 1382 et 1384, alin. 1	161
» 5. — Influence de la chose jugée au criminel	167

CHAPITRE II

Difficultés relatives à l'application de la deuxième formule de l'arrêt JEANDHEUR : <i>Chose nécessitant une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui</i>	175
Section 1. — Des choses visées par l'article 1384, al. 1	175
» 2. — L'obligation de garde. — Le gardien	193-199

CHAPITRE III

Pages

Le fondement de la Responsabilité du fait des choses..	209
Section 1. — La faute	209
» 2. — Nature de la présomption	212
» 3. — Force de la présomption. — La preuve contraire	218
» 4. — La faute disparaît pour faire place au risque	225
CONCLUSION	233
BIBLIOGRAPHIE	241
ABRÉVIATIONS	245

Imp. E. Jolibois, S. A. R. L., Bar-le-Duc.
